GENER. PRZEDST.
„MOTOR TRADERS"
TOW. HANDLU SAMOCHOD.
SP. Z O.O.
WARSZAWA, TWARDA 64.
TEL. 311-38, 311-39, 311-40.

MORRIS

Nº 2

CENA 2 50



auto



MAPY SAMOCHODOWE POŁUDNIOWEJ LUB PÓŁNOCNEJ POLSKI BĘDĄ DOSTARCZANE BEZPŁATNIE WSZYSTKIM NASZYM KLIJENTOM LUB OSOBOM ZAINTERESOWANYM W AUTOMOBILIZMIE PO WYPEŁNIENIU I NADESŁANIU NAM KUPONU, ZAMIESZCZONEGO NA STRONIE OBOK.

STANDARD NOBEL W POLSCE S.A.

WARSZAWA, Aleja Jerozolimska 57.

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, WARSZAWA ZŁOTA 7/9



Polska Fabryka Lakierów

J. C. KOCH

SP. Z OGR. ODPOW.

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA № 25.

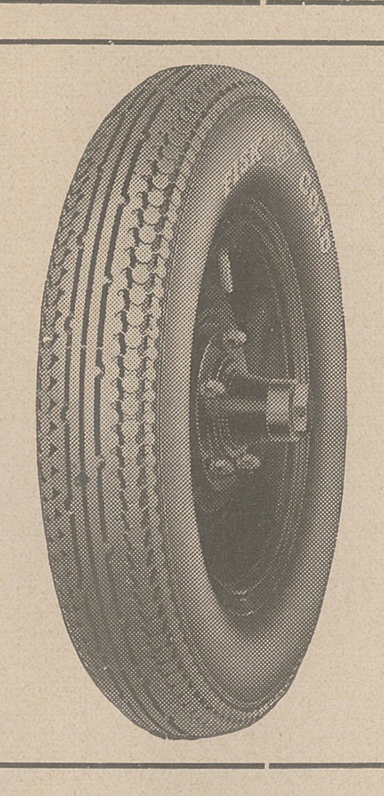
Telefony: 102-47, 150-18 i 151-27.

POLECA SWOJE:

Temperol szybkoschnące lakiery do powlekania samochodów dające równą, elastyczną i trwałą powierzchnię oraz silny połysk.

Temperol do powlekania wysycha w ciagu 3-ch godz.

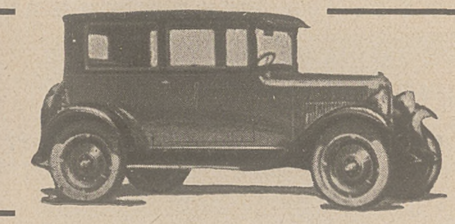
Temperol do szlifowania wysycha w ciągu 6-ciu godz



FISK opony

FISK

dętki FISK



FABRYKA KAROSERJI—FELIKS STRZAŁEK

GRODOWA 62 WARSZAWA TEL. Nr. 286-75

LIMUZYNY, FURGONY,

AUTOBUSY, PLATFORMY.

„AUTO“ Nr. 2.

Do

STANDARD NOBEL W POLSCE S. A.

ODDZIAŁ OLEJÓW I SMARÓW

WARSZAWA

Al. Jerozolimska 57

Prosimy W. Panów o przysłanie nam mapy samochodowej

....

(podać: Północnej czy Południowej Polski)

pod adresem ....

....

....

(podpis)



KAROSERJE

DO WSZELKICH TYPÓW SAMOCHODÓW

SPECJALNOŚĆ: typ „WEYMANNA"

EMALJOWANIE NA ZIMNO
ZAGRANICZNEMI APARATAMI

„WYTWÓRNIA KAROSERJI B-CIA COBEL", SP. Z O. O., WARSZAWA, UL. OKOPOWA 42, TELEFON 528-97

Do

PP. WŁAŚCICIELI HOTELI, GARAŻÓW,
STACYJ BENZYNOWYCH itp.

Dla wygody podróżujących automobilistów, postanowiliśmy podawać w każdym numerze „Auta" wykaz hoteli, garażów, stacyj benzynowych i t. p., gdzie przyjezdny automobilista może się zatrzymać, postawić swój samochód, względnie zaopatrzyć się w benzynę i akcesorja.

Do bezpłatnego zamieszczenia swego adresu będą miały prawo wszystkie firmy prenumerujące „Auto".

Termin ukazania się pierwszego przewodnika informatora, uzależniamy od liczby otrzymanych zgłoszeń.

ADMINISTRACJA „AUTO".



MINERVA

marka światowej sławy
o ustalonej reputacji

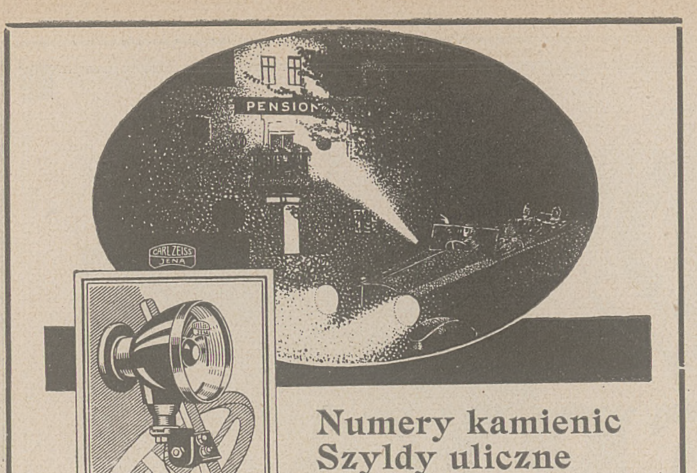
VARSOVIE-AUTOMOBILE S. A.

Firma egz. od 1909 r.

WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6







Numery kamienic
Szyldy uliczne
Drogowskazy

znajdziesz i przeczytasz łatwo w nocy przy pomocy reflektora ręcznego ZEISSA. Zaopatrzony w taki sam wypróbowany system optyczny jak w latarniach samochodowych ZEISSA, daje on jasne, daleko sięgające światło, łatwe do skierowania w każdym kierunku. Na skrętach, przy jeździe w tył samochodem w wąskich uliczkach i przy reperacjach ręczny reflektor ZEISSA jest nie do zastąpienia. Ręczny reflektor ZEISSA daje się łatwo przytwierdzić tak do odwietrznika, jak do ściany zewnętrznej karoserji, lub do każdego odpowiedniego punktu. Zaopatrzony w odpowiedni sznur i oddzielny kontakt służy równocześnie jako lampa ręczna.

ZEISS

Ręczne Reflektory Samochodowe

Reflektor jako lampa podręczna

Prospekty gratis wysyła na żądanie.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

firmy CARL ZEISS JENA

Telef.: 57-54 i 57-55. Adres telegr. Segwicz—Warszawa

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

Dom Handlowy J. SEGAŁOWICZ



CO DAJĄ

Czerwone książki M. ARCTA?

1) Ciekawą, często wręcz SENSACYJNA TREŚĆ powieści, nowel czy opowiadań
2) ODDECH SZEROKIEGO ŚWIATA, gdyż teren akcji rozciąga się od bieguna do bieguna pod wszystkiemi długościami geograficznemi.
3) SZEREG INTERESUJĄCYCH CHARAKTERÓW ludzkich, (a czasem i zwierzęcych różnych ras i narodowości.
4) DOBRY PAPIER, wyraźny druk, estetyczną okładkę, twardą oprawę płócienną.

Tomy pojedyncze: brosz. 2.80, opr. 4.80.

Mayne-Reid—Iwaszkiewicz. JEŹDZIEC BEZ GŁOWY. Opowieść fantastyczna stepów amerykańskich Teksasu

J. Delmont. ZWIERZĘTA W FILMIE. Tajemnice i przygody czworonożnych aktorów.

St. Barszczewski. MARION. Opowieść o miłości Polaka do Indjanki wśród śniegów dalekiej Kanady.

Tomy podwójne: brosz. 6.40, w opr. 8:80.

Rupert Hughes. TAJEMNICA BRYŁY LODU. Ginie piękna i bogata Clelja. Zakochany w niej Cowboy-miljoner przysięga zemstę mordercom. Na tem tle doskonały obraz powojennej Ameryki.

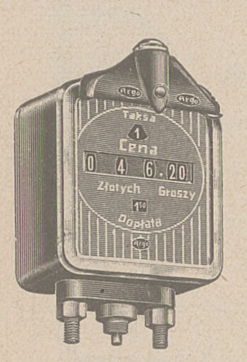
Rex Beach. ŻELAZNY SZLAK. Zmaganie się dwóch potężnych trustów przemysłowych; walka woli jednego człowieka z ludźmi i groźną przyrodą przy budowie kolei wśród lodowców.

— GWIAZDA SAMOTNA. Romans z pogranicza Meksyku i Teksasu z terenu wiecznego wrzenia rewolucyjnego, silnych i surowych ludzi i gorącej miłości.

Zane Grey. JEŹDŹCY PURPUROWEGO STEPU. Mormoni. prześladują młodą i bogatą dziewczynę, która znajduje obrońców w łowcach mustangów i konnych zaganiaczach stad

George Barr Mac Cutcheon. ZA SIÓDMĄ GÓRĄ. Pogodna prosta i uśmiechnięta powieść. jak młody Amerykanin zdobył serce księżniczki tajemniczej Grostarcji. W oryginale sprzedano pół miljona egzemplarzy.

Do nabycia we wszystkich księgarniach i kioskach kolejowych T-wa „Ruch“.



„ARGO”

OPONY i TAKSOMETRY

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, CHMIELNA 116, TELEFON 416-12

Adres telegraficzny: „**TAKSOMETR**“.

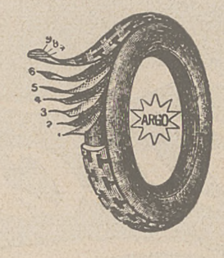
Wyłączna sprzedaż:

Liczników-taksometrów „ARGO“,

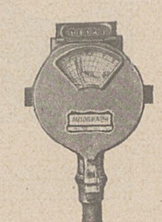
Aparatów kontrolujących „AUTOGRAPH“,

Liczników bilardowych

Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe.



WARSZTATY REPERACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI,
WULKANIZACJA OPON I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM





CENTRALA
TATRA-AUTO
WARSZAWA AL. JEROZOLIMSKA 14
TELEFON Nr. 409-22

SAMOCHODOWE



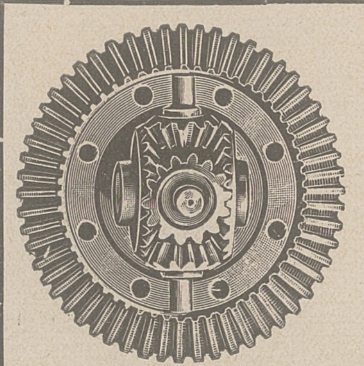
ERNEST NEUMANN
Sp. z o. o.
Warszawa, Mazowiecka 6. Telef. 54-96.

„ADDIATOR"
ARYTMOMETR DLA KAŻDEGO
dodaje, odejmuje, mnoży, dzieli.



Biurkowy Zł. 81.—
Kieszonkowy Zł. 27.—

Opisy na żądanie.



TRYBY Wszystkich światowych marek samochodowych podług nadesłanych szkiców, lub modeli dostarczamy w najkrótszym czasie. Całe dyferencjały. Kompletne osie tylne. Kompletne przekładnie ślimakowe. Ślimaki i koła ślimakowe z najlepszych stopów fosforbronzowych.

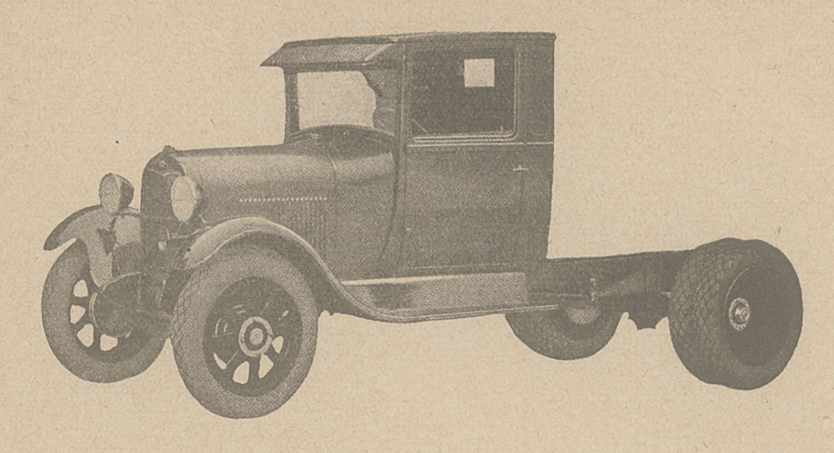
Koła zębate łańcuchowe. Tryby starterowe, wieńce i ataki.

Wyłączne przedstawicielstwo na POLSKĘ i w. m. GDAŃSK

Firmy J. WALTER, Praga
specjalnej fabryki precezyjnych trybów samochodowych.

Kosztorysy na żądanie gratis

„PEPETES" TRYBY SAMOCHODOWE
Sp. z ogr. odp. P. K. O. 1710g.
Warszawa, Al. Jerozolimska 53, tel. 10-62.



Nową
niespodzianką firmy
jest
3 tonnowe
ciężarowe podwozie

Przedstawicielstwo

Auto-Traktor

Warszawa, Plac Piłsudskiego
Gmach Hotelu Europejskiego
telefony: 516-41, 262-51, 70-19, 158-80

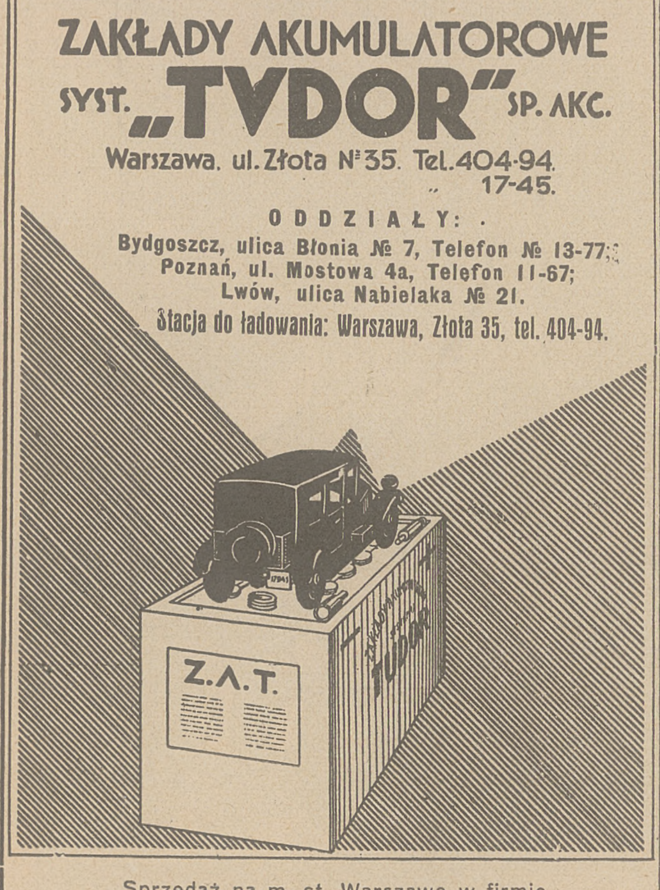


OSRAMÓWKI

SAMOCHODOWE

GŁOS ZNAWCY:





Sprzedaż na m st. Warszawę w firmie
„MAGNET", Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31.

A U T O

i

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 luty 29

SPIS RZECZY

DZIAŁ OGÓLNY

WARUNKI PRENUMERATY

Rocznie . . . . . . 24 zł.
Półrocznie . . . . 12 zł.
Kwartalnie . . . . 6 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

Każdemu automobiliście znane są niebezpieczeństwa, którym jest on poddany na skutek zarzucania wozu podczas jazdy na śliskich drogach. Protektor **„All Weather"** opon **„Goodyear"** został specjalnie zbudowany celem zapobiegania obślizgiwaniu się samochodów.

JEDŹCIE NA OPONACH **„GOODYEAR"** W INTERESIE WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA.

Żądajcie ich u swych dostawców.

GOOD YEAR

LUTY 1929 Nr. 2 ROK VIII

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

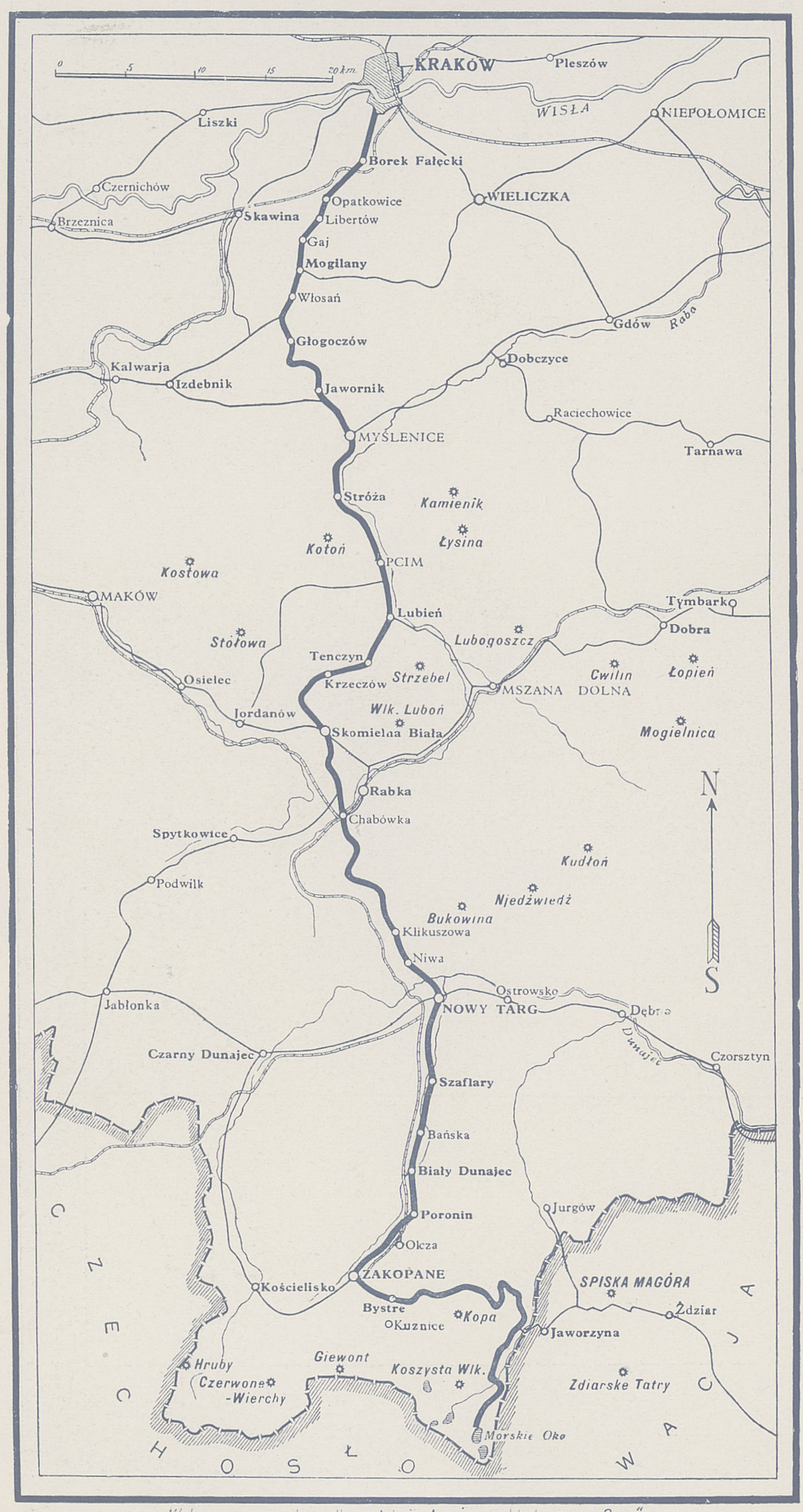
REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

REDAKTOR:
KAZIMIERZ WALLMODEN
WYDAWCA:
AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
Warszawa, Ossolińskich № 6
Telefon 287-05

AUTOMOBILIŚCI DO ZAKOPANEGO!

NA ZJAZD ORGANIZOWANY PRZEZ KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY.



Wykonano specjalnie dla redakcji „Auto" w zakł. kartogr. „Gea"

W Polsce raidy zimowe były już kilkakrotnie projektowane, nigdy jednakże dotąd nie dochodziły do skutku, albo z powodu zbyt małej ilości zgłoszeń, albo... z powodu odwilży.

Raidy zimowe należą do najtrudniejszych zawodów automobilowych. Zima bowiem nie jest przyjaciółką automobilistów, lubi im płatać tysiące złośliwych figlów i piętrzyć na ich drogach nieprzebyte przeszkody. Mróz, przed którym na samochodzie nie broni najlepsze futro, zaspy śniegowe, mgła, ślizgawica, nie mówiąc już o krótkości dnia, wszystko to razem tworzy olbrzymie utrudnienia dla komunikacji samochodowej, a dla sportu automobilowego w szczególności.

Do niedawna sport samochodowy był tylko sezonowym, bo nikt nie myślał o automobilowych imprezach w zimie. Teraz jednak, gdy technika samochodowa daje nam do ręki szereg środków do walki z przeciwnościami zimowemi, zawody samochodowe o tej porze roku nie należą wcale do rzadkości, choć nieraz zmuszają zawodników do przepychania w pocie czoła swych samochodów przez zaspy śnieżne.

Zaprojektowany w tym roku raid zimowy na wspaniałej pod względem pejzażowym, ale zarazem niezmiernie trudnej o tej porze trasie między Krakowem i Zakopanem zdaje się mieć wszelkie szanse wspaniałego dojścia do skutku. Impreza ta o charakterze wybitnie sportowym, jak zresztą wszystkie zawody organizowane przez Krakowski Klub Automobilowy, zgromadzi niewątpliwie najtęższych jeźdźców i pokaże nam kto najlepiej potrafi walczyć z przeciwnościami zimowemi. Będzie to też ciekawa impreza z utylitarnego punktu widzenia, da nam bowiem pełny obraz możliwo-



Szczyty w śniegu

ści użytkowania samochodu na drogach polskich w najtrudniejszym okresie zimowym.

Data zjazdu oznaczona została na 10 lutego, to znaczy w czasie odbywania w Zakopanem międzynarodowych zawodów narciarskich: Spotkanie automobilistów z narciarzami stanie się niewątpliwie pamiętną datą dla świata sportowego w Zakopanem.

Ale czyż tylko dla osiągnięcia nowych rekordów i przezwyciężenia odmiennych jak latem trudności warto przedsięwziąć zimową wycieczkę do Zakopanego.

Moim zdaniem nie, i sądzę, że wiele osób zgodzi się ze mną pod tym względem. Zaśnieżone Tatry przedstawiają sobą tak odmienny i cudny krajobraz, że wierzyć się poprostu nie chce, że to te same góry, któreśmy już podziwiali latem.

Po przyjeździe do Zakopanego na samym wstępie wzrok nasz zatrzymuje się na otaczających je zewsząd zaśnieżonych Tatrach. Już nie groza bije od ich ponurych granitowych turni, ale blask i powaga — od pokrywających je śnieżnej powłoki.

Tatry w zimowej szacie tyle razy i na tak różne sposoby opisywali



Samotne drzewo.



Młody zagajnik w śniegu.



Drzewa na pustkowiu.

uczeni i przyrodnicy, sportowcy i turyści, a wreszcie literaci i poeci, a zawsze się coś nowego da w nich zauważyć. Ale mimo najlepszych opisów i najbardziej entuzjastycznych hymnów Tatry naocznie trzeba zobaczyć, gdy śnieg bieli ich szczyty, i gdy w tej całkiem nowej i odmiennej szacie są jakby w oczekiwaniu na przyjęcie gości. I trudno naprawdę powiedzieć o Tatrach, kiedy są ładniejsze, czy skąpane w słońcu i zieleni świerków, czy osnute białym śnieżnym całunem.

Okiść śnieżna na lasach świerkowych, porastających okalające Zakopane stoki górskie, dodaje tylko malowniczości ogólnemu obrazowi.

Dotychczas obrazy te były dostępne narciarzom, którzy zapuszczali się zimą wgłąb gór na wycieczki. Ocenili oni już oddawna piękno pejzażu zimowego Tatr, i uprzystępnienie wielu szczytów i przełęczy w czasie miesięcy zimowych, dzięki pokrywającemu je puszystemu całunowi śnieżnemu. Dlatego Zakopane od szeregu lat słynie jako stacja sportów zimowych, a sezon zimowy pod względem ożywienia i liczebności gości dorównywuje letniemu, a nawet czasem go przewyższa.

Dziś dotarcie nawet zimą np. do Morskiego Oka, dzięki utrzymywaniu przez cały rok szosy w stanie używalności stanie się dostępne również i automobiliście.

Również całkiem odmiennych wrażeń, aniżeli w czasie wycieczek letnich, doznajemy nietylko po dotarciu do Zakopanego i okolicznych miejsc wycieczkowych, ale w czasie całej niemal drogi z Krakowa, która wydaje się miejscami nieznaną i zupełnie inną.

Wrażenie to zwiększa się naturalnie, jeżeli w czasie całej podróży przyświeca słońce. Wydaje się wtedy, jakby na puszystym śnieżnym dywanie ktoś rozsypał djamenty, a mijane lasy w swej śnieżnej szacie przywodzą na pamięć wspomnienia dzieciństwa, kiedyśmy tak sobie wyobrażali królestwo Śpiącej Królewny, lub drogę na szklaną górę.

Trzeba jednak w czasie takiej zimowej wycieczki być przygotowanym na całkiem dziwne, a nieprzyjemne przygody. Najgorszym czasem dla wycieczek automobilowych zimą jest okres najbliższy po świeżych opadach śnieżnych, lub odwilż po dłuższym okresie mrozów i śniegów, kiedy to zaspy śnieżne i tający lód tamują wszelki ruch na drodze.

W wysokopiennym lesie.

Ale nawet kiedy pogoda jest najlepsza nie jest rzadkością zapadnięcie się po osie w śniegu. Zdawało się, że jedziemy po znanej nam już tak dobrze szosie, aż tu raptem trach! auto zanurza się w śniegu na uboczu, a sami jesteśmy zdaje się... w rowie. Naturalnie łańcuchy w takich razach często wybawiają z kłopotu, ale nie zawsze...

Trzeba jechać choć raz zimą do Zakopanego i własnym okiem ten świat bajki zobaczyć, gdyż wrażeń takich opisać nie można.

Co do szczegółów trasy, to trudno opisywać ją szczegółowo, gdyż sądzę, że 90% automobilistów zna ją świetnie z letnich wycieczek. Zimą zresztą odpadają t. zw. odpoczynki po drodze i zwiedzania czegokolwiek ze względu na mróz, a śnieg bardziej malowniczo wygląda z auta, aniżeli przy bezpośrednim z nim zetknięciu.



Napisała
MARJA SZACHÓWNA.

Zdjęcia łaskawie nadesłane przez K. K. A.

Czy wpływ rządu na komunikację samochodową jest potrzebny?

Konieczność uregulowania komunikacji samochodowej, w szczególności zaś ruchu autobusowego podnoszona już była wielokrotnie, ostatnio zaś przedstawiona została jako sprawa bardzo pilna we wszystkich bodaj przemówieniach, wygłoszonych na Zjeździe polskich Klubów Automobilowych.

Gdy dla poparcia tego twierdzenia mówi się, że rozwój sieci komunikacyjnej konieczny jest dla gospodarczego i kulturalnego życia Polski, to każdy się z tem godzi, jako z utartym komunałem, uważając jednocześnie, że rozwój komunikacji jest jednoznaczny z rozwojem kolejnictwa. Dzisiaj jednak te dwa pojęcia bynajmniej nie są jednoznaczne. Koleje żelazne przeżyły już okres swego niepodzielnego panowania. Obecnie linje samochodowe konkurują z zupełnem powodzeniem z kolejami i to nawet na takich szlakach, gdzie koleje jaknajsprawniej funkcjonują. Rozwijanie komunikacji tylko na drodze rozbudowy koleji byłoby dzisiaj już bardzo nie na czasie. Samochód zdaje się być powołanym do odegrania głównej roli. Na Zachodzie rozwój komunikacji samochodowej jest może nieco utrudniony przez istnienie gęstej sieci kolei, które muszą bronić swego istnienia, ale u nas właśnie dzięki temu, że sieć kolejowa jest stosunkowo słaba, komunikacja samochodowa ma placówkę tem łatwiejszą do objęcia. Sądzimy, że w tym kierunku powinniśmy skierować cały nasz wysiłek. Po kilku latach świadomej celu pracy, cała Polska może być pokryta siecią linij samochodowych i na każdym biurku może się znajdować „rozkład jazdy" o wiele bardziej kompletny od dzisiejszego kolejowego.

Dla osiągnięcia tego celu, rozwój komunikacji samochodowej nie może zależeć od przypadku, a musi być świadomie kierowany przez Rząd, który w tym zakresie musi uzyskać odpowiednie uprawnienia, podobne do tych jakie obowiązują w stosunku do innych przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

Dopóki prowadzenie linij samochodowych spoczywa wyłącznie w rękach przedsiębiorców, dążących tylko do doraźnych zysków, to w okresach ostrej konkurencji możemy mieć bardzo tanie bilety, ale nigdy nie będziemy mieli zapewnionego bezpieczeństwa pasażerów i towarów ani regularnej komunikacji według ustalonego z góry rozkładu jazdy.

Okres dotychczasowy nie był bynajmniej zmarnowanym. Stan niczem nieskrępowanej eksploatacji przedsiębiorstw autobusowych wykazał nam ogromną żywotność tego środka komunikacji, dał materjał doświadczalny pod względem wyboru pewnych typów samochodów, pod względem kosztów eksploatacji i utorował drogę dla rozwoju komunikacji na większą skalę.

Sądzimy jednak, że obecnie konieczna jest już ingerencja czynnika, regulującego i nadającego kierunek dla rozwoju komunikacji samochodowej w całem Państwie.

W związku z tem zachodzi potrzeba uchwalenia przez Sejm odpowiedniej ustawy, dającej Rządowi prawo i obowiązek nadzoru nad przedsiębiorstwami komunikacji samochodowej, jako nad przedsiębiorstwami użyteczności publicznej.

Podobne ustawy istnieją już w innych państwach i polegają na wprowadzeniu zasady koncesyj.

System koncesyj polega na tem, że każdy przedsiębiorca, chcący prowadzić komunikację samochodową, winien uzyskać pozwolenie odpowiedniej władzy, która przez ustawę została uznana za kompetentną do wydania tych zezwoleń, więc np. województwo dla linij w obrębie danego województwa, lub Ministerstwo Robót Publicznych dla linij większych.

Przy wydawaniu zezwolenia, władza może postawić przedsiębiorcy pewne warunki, których wypełnienie uważa za potrzebne ze względu na interes publiczny. Więc naprzykład: może zobowiązać go do przestrzegania z góry ustalonego rozkładu jazdy, do ubezpieczenia pasażerów i towarów od nieszczęśliwych wypadków, do stosowania odpowiednich typów autobusów i t. p.

Tu musimy zdać sobie dokładnie sprawę z jednej bardzo ważnej rzeczy:

Organ, uprawniony do wydawania koncesyj uzyskuje ogromny wpływ na rozwój komunikacji samochodowej, a pośrednio na życie całych okręgów tą komunikacją objętych. Działalność urzędu, wydającego koncesje na komunikację samochodową jest więc bardzo odpowiedzialna, a przytem nie da się ująć w żaden szablon. Tak zwana „polityka koncesyj" musi być bardzo giętka, w żadnym razie nie powinna krępować inicjatywy prywatnej i musi umieć przystosowywać się do miejscowych warunków.

Nie wszędzie można stawiać przedsiębiorcom, pragnącym uruchomić komunikację samochodową, jednakowe wymagania. Inne wymagania można postawić na linjach już wyrobionych, o stałym i znacznym napływie pasażerów, a inne na linjach zupełnie nowych, gdzie autobus jest dopiero pionierem rozwoju i postępu.

Inne też wymagania muszą być stawiane przedsiębiorstwom przewożącym pasażerów, a inne przedsiębiorstwom przewożącym towary. Ruch pasażerski wymaga przedewszystkiem regularnej komunikacji, to znaczy ścisłego przestrzegania ustalonych i ogłoszonych rozkładów jazdy. Ruch towarowy natomiast jest bardzo zmienny, odbywa się niejako na zamówienie i, w zależności od tego, przedsiębiorstwo transportowe przechodzi kolejno okresy zastoju i okresy bardzo intensywnej pracy. W związku z tem i taryfa przewozu towarów musi być zmienna, podczas gdy taryfa komunikacji pasażerskiej powinna być możliwie stała.

Być może, że w stosunku do bardzo poważnych przedsiębiorstw okaże się korzystnem przyznanie prawa wyłączności na pewnych linjach na określony przeciąg czasu, ale na linjach, gdzie kilku przedsiębiorców posiada po jednym autobusie wyłączność nie będzie mogła być stosowana. Dopiero praktyka i pilna obserwacja życia dadzą podstawy do dalszego postępowania.

Jedyną zasadą w „polityce autobusowej" winno być stworzenie *jaknajbardziej regularnej i wydajnej komunikacji* w całym kraju. — Jest to cel tak ważny sam w sobie, że „polityka koncesyj na przedsiębiorstwa samochodowe" nie powinna podlegać żadnym innym wpływom i nie powinna stawiać sobie żadnych ubocznych celów, które mogłyby zaciemnić jej cel zasadniczy.

Kazimierz Wallmoden.

SPRAWA DROGOWA I ZAGADNIENIE RUCHU KOŁOWEGO NA ZJEŹDZIE KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH

Jako uzupełnienie sprawozdania ze Zjazdu polskich Klubów Automobilowych, które zamieściliśmy w poprzednim numerze, podajemy obecnie obszerne streszczenie referatu w sprawie drogowej, wygłoszonego przez Pana inż. R. Morsztyna.

W zeszłym roku na tem samem miejscu miałem zaszczyt rozwinąć szeroko niewesoły obraz sprawy drogowej i odczytać dotyczące wnioski A. P. Sprawa ta jest dzisiaj aż nazbyt dobrze Panom znaną.

Rok upłynął i oto stwierdzić niestety muszę, iż żaden z przyjętych wówczas wniosków nie wywarł oczekiwanego skutku, żaden nie został wzięty pod uwagę przez sfery, które miałyby możność ich zrealizowania. Co więcej nie poczyniono nawet pierwszych kroków do ich zrealizowania. Stan dróg polskich przedstawia nadal bardzo, bardzo wiele do życzenia. Pewną poprawę udało nam się widzieć jedynie na kilku głównych szlakach. Ale bo i stan ich był już wprost skandaliczny i reperacja najbardziej zniszczonych odcinków i tak wchodziła w program dorocznych prac konserwacyjnych. Za to jeżeli pewna ilość kilometrów na głównych szlakach została naprawioną, to jednocześnie równa prawie ilość kilometrów szos znośnych jeszcze w roku zeszłym została w tym roku doprowadzoną do stanu fatalnego. Z błędnego koła więc i w tym roku jeszczebyśmy nie wyszli, jedynie pocieszającym objawem są próby stosowania miejscami nowoczesnych nawierzchni, próby jeszcze na niewielką skalę, ale może dadzą nam choćby krótkie odcinki bardziej trwałych szos. Ale to są właściwie szczegóły. Najważniejsza rzecz, bez której nie ma bezwzględnie wyjścia z tej sytuacji, sprawa stworzenia funduszu drogowego — absolutnie nie ruszyła z martwego punktu, przeciwnie robi nawet wrażenie, iż została zduszoną. Wykazaliśmy w naszym wniosku zeszłorocznym konieczność opodatkowania wszystkich pojazdów dla stworzenia tego funduszu.

Projekt tego podatku tak już dawno walkowany, został podobno ponownie okrojony do opodatkowania samych tylko samochodów, no i nawet w tej okrojonej formie dostał się pod sukno. A tymczasem władze drogowe uzależnione są w zupełności w swoim programie od zmiennych konjunktur corocznego budżetu. Nie mogą one rozpocząć absolutnie programowej pracy nie mając pewności, że na przyznane im kredyty nie będą miały wpływu czynniki uboczne, że potrzeba pewnych subwencji nie będzie uzależniona od takiej, czy innej linji politycznej i w sprawach tych głosu zabierać nie będą osoby absolutnie nie powołane, a występujące w imię haseł demagogicznych, jak to miało miejsce ostatnio w Sejmie przy rozpatrywaniu budżetu Min. Rob. Publ. *Gospodarka drogowa musi być uniezależnioną od jakichkolwiek innych konjunktur prócz gospodarczych i musi posiadać swoje własne źródła dochodu* tak, jak gospodarka kolejowa. Wszystkie państwa, które sprawę drogową rozwiązały, doszły do tego jedynie tym tylko środkiem, t. j. stworzeniem funduszu drogowego, na który złożyły się daniny bezpośrednie jak podatki od samochodów i podatek od biletów autobusowych (bardzo racjonalny) oraz opłaty pośrednie jako to część wpływów z ceł za samochody i materjały przywiezione do kraju itp. Początkiem tego miało być w Polsce opodatkowanie wszystkich pojazdów z jednoczesnem zniesieniem wszelkich innych opłat i ciężarów, które ponoszą samochody w wielkiem bogactwie form na rzecz państwa i samorządów, a wśród nich tego najdokuczliwszego dla automobilistów wyzysku — kopytkowego. Nawet i w tej mizernej w porównaniu do innych krajów formie projekt ten został ukręcony. Tymczasem budżet Min. Rob. Publ. przewiduje

na utrzymanie dróg na rok przyszły sumy mniejsze stosunkowo jak w roku ubiegłym, razem w wysokości 35 miljonów, gdy w roku zeszłym 33 miljonów. Choć bezwzględnie są te sumy trochę większe, to trzeba wziąć pod uwagę podrożenie w tym czasie zarówno robocizny, jak i przewozów. Za tę o parę miljonów większą kwotę będzie można w tym roku wykonać mniej niż w roku ubiegłym. Nie zapomnijmy, że w ubiegłym roku dużo pomogło przyznanie specjalnego kredytu inwestycyjnego w wysokości 25 miljonów, którego na rok przyszły spodziewać się nie należy. Tak więc stan dróg w Polsce narazie pomimo nowych kredytów i alarmów poprawić się nie może, gdyż jedyna ku temu droga — stworzenie funduszu drogowego nie znajduje u czynników powołanych należytego zrozumienia.

Chcę jeszcze dotknąć innego zagadnienia, również palącego, t. j. sprawy ułatwienia ruchu na drogach publicznych i ulicach miast. Choć bowiem największem utrudnieniem ruchu jest zły stan dróg, to w dodatku w Polsce mamy jeszcze długi szereg innych utrudnień, do usunięcia których powinniśmy wszelkiemi siłami dążyć. A więc po za wspomnianem kopytkowem, utrudnieniem, które tamuje międzynarodową turystykę, jest fatalne przyzwyczajenie lokalnych zarządów drogowych — lekceważenia zupełnie objazdów przy naprawach szos. Pozostawia się najczęściej zbyt wąskie, a z reguły błotniste i niebezpieczne objazdy, często nawet prowadzące przez drogi polne, a wtedy nieraz bez oznaczenia zupełnie kierunku objazdu.

Wspomnieć tu jeszcze muszę o przejazdach kolejowych, którym w zeszłym roku poświęciliśmy oddzielny wniosek. Otóż rok ubiegły był bardzo bogaty w nieszczęśliwe wypadki najechania pociągów na pojazdy, ofiarami tych wypadków padły nawet osoby urzędowe. Sprawa przejazdów kolejowych jest bezsprzecznie jedną z najbardziej palących. jako wchodząca w zakres bezpieczeństwa publicznego. Jeżeli niema sposobu w krótkim czasie przebudować wszelkie tego rodzaju skrzyżowania na przejazdy w dwóch kierunkach, to bezwarunkowo wszystkie przejazdy kolejowe muszą być zaopatrzone w barjery i muszą być strzeżone.

Mówiąc o wypadkach nie sposób nie wspomnieć tu jeszcze *o ogromnej ilości wypadków w roku ubiegłym z omnibusami samochodowemi*. Brak cywilnej ustawy automobilowej, brak specjalnych przepisów prawno-administracyjnych dla autobusów wydaje tu swoje smutne owoce. Publiczność zdana jest zupełnie na łaskę przedsiębiorców autobusowych, a państwo ignoruje zupełnie pasażerów tego rodzaju przedsiębiorstw komunikacyjnych. Gdy we wszelkiego innego rodzaju przedsiębiorstwach komunikacyjnych: kolejach, żeglugach i lotniczych, pasażerowie chronieni są przez specjalne ustawy, to w przemyśle autobusowym niesumienni przedsiębiorcy cieszą się zupełną bezkarnością. Szalony rozwój ruchu autobusowego wymaga jak najrychlejszego ujęcia tego ruchu w pewne obowiązujące przepisy i określenia odpowiedzialności cywilno prawnej przedsiębiorców. W przeciwnym razie jazda autobusem w Polsce stanie się najniebezpieczniejszem i najryzykowniejszem szaleństwem. Dalej utrudnieniem w ruchu samochodowym, które tak łatwo byłoby usunąć jest niezrozumiałe zatrzymywanie przez policję samochodów na rogatkach większych miast dla legitymowania kierowców. Odczuwa się w tem zarządzeniu fatalne przyzwyczajenie policji, które dzieli ona z innymi organami władz, między innymi z sądami, uważania każdego automobilistę za urodzonego przestępcę i zbrodniarza. Zarządzenie to nietylko obraża nasze pojęcie nietykalności osobistej, gdyż do chwili popełnienia jakiegoś przekroczenia automobilista nie powinien być uważany za podejrzanego, ani w jakikolwiek sposób niepokojony, ale stanowi irytujące utrudnienie w ruchu, wystawiające w dziwnem świetle wobec cudzoziemców nasze stosunki.

Największem jednak ze wszystkich utrudnień w ruchu na drogach, i ulicach miast jest brak poczucia dyscypliny jazdy u korzystających z jezdni. Dziś mamy już obowiązujące nowoczesne przepisy ruchu na drogach publicznych, które dają podstawę i dostateczne sankcje powołanym władzom do bezwzględnego zmuszania korzystających z dróg i ulic stosowania się do niezbędnych prawideł ruchu. Niestety przepisy te nie są jeszcze efektywnie w życie wprowadzone. Furmani uważają szosę za swoją niepodzielną własność, na której pozwalają sobie na najniebezpieczniejsze wybryki i nie liczą się zupełnie z pojazdami motorowemi, które z racji swej szybkości muszą się same stosować do pewnych reguł, ale i mieć pewność, że i inne pojazdy również te same przepisy zachowywać będą.

Ruch kołowy na ogół staje się u nas intensywniejszym. W Warszawie wzrasta on w niesłychanie szybkiem tempie, ale jednocześnie wzrasta w sposób przerażający nieporządek i zamieszanie na jezdniach. Tu zwrócić muszę uwagę iż współczesny ruch kołowy reguluje się 2 zasadniczymi środkami: dyscypliną jazdy, t. j. zmuszeniem lub nauczeniem wszystkich do zachowania pewnych ogólnych reguł i przepisów jazdy, i następnie środkami, którebym nazwał porządkowemi, t. j. dostosowanymi do warunków lokalnych. Otóż zwrócić muszę uwagę, iż u nas popełniano przeważnie zasadniczy błąd, że chcąc uporządkować wreszcie ruch chwycono się przedewszystkiem tych środków porządkowych, zanim wprowadzono ogólną dyscyplinę, a następnie oczekując poprawy stosunków tylko od tych środków porządkowych zaniedbywano sprawę wmuszania dyscypliny. Jednak porządku nie sposób wprowadzić przez najmądrzejsze i najracjonalniejsze przepisy porządkowe, o ile jeżdżący nie stosują się, czy nie znają podstawowych zasad jazdy. (Dlatego u nas żadne ruchy jednokierunkowe czy okrężne, żad-

ne sygnały policjantów, czy optyczne nie są w stanie ująć zanarchizowanego ruchu ulicznego. Na to jest je dyne najenergiczniejsze i najbezwzględniejsze narzucenie wszystkim dyscypliny jazdy. Przeładowania jezdni u nas w dosłownem znaczeniu, jak w wielkich miastach Zachodu jeszcze niema. Jest tylko chaos i nieporządek, i wprowadzenie dyscypliny bezwzględnie wprowadziłoby dużą poprawę w warunkach komunikacyjnych miast i dróg, wtedy i przepisy porządkowe okazałyby się jeszcze na razie zbyteczne i przedwczesne. Życzeniem A. P. byłoby, aby przy decydowaniu o specjalnych środkach dla uporządkowania ruchu na konferencjach urządzanych tak przez władze rządowe, jak i komunalne A. P., jako przedstawiciel grupy korzystającej z jezdni miał możność wyrażania swojej opinji i aby na prowincji kluby afiljowane były przyzywane również do takiej współpracy. Sprawa ruchu na drogach i ulicach jest w tej chwili jedną z bardziej palących spraw, ale na szczęście jednocześnie sprawą, którą rozwiązać można bez konieczności zgromadzenia wielkich funduszów. Dowodem czego może być doskonały wynik osiągnięty pod Warszawą przez lotne (na motocyklach) patrole policyjne. Pod wpływem obawy kary nakładanej przez mogący się zjawić w każnej chwili patrol policyjny, furmani, którzy do tej pory dosłownie szaleli po szosach, dziś w bliskości miasta jeżdżą już zupełnie prawidłowo.

Byłoby więc nadzwyczaj pożądanem, aby ilość tych patroli została bardzo znacznie powiększona i aby krążyć one poczęły nawet na oddalonych od miast odcinkach szos. Zaznaczyć muszę, że według otrzymanych przezemnie informacji dochód z nakładanych przez te patrole kar zamortyzował już kilkakrotnie koszt nabycia motocykli, czyż nie łatwe więc i racjonalne to jest rozwiązanie?

Problem ruchu wymaga więc dla swego rozwiązania tylko zrozumienia zasad regulowania ruchu, wielkiej pracy i wytężonej energji, wszystko rzeczy, na które nawet przy dzisiejszych warunkach zdobyć się możemy. Jeżeli więc na razie dróg naszych doprowadzić nie możemy do porządku, to choć wprowadzimy na nich porządek.

Postulaty uchwalone przez Zjazd w zakresie spraw drogowych:

1) Stwierdzając zły w dalszym ciągu stan dróg w Polsce, oraz niewielką tylko w roku ubiegłym poprawę, Zjazd Klubów Automobilowych wyraża przekonanie. że jedynym środkiem, który pozwoli rozwiązać sprawę drogową w Polsce jest stworzenie *wielkiego ogólno-państwowego funduszu drogowego.* Dla zapoczątkowania gromadzenia tego funduszu, Zjazd uważa za konieczne:

a) Opodatkowanie wszystkich pojazdów, korzystających z dróg nietylko o trakcji motorowej, ale również i o trakcji konnej, z jednoczesnem zniesieniem wszelkich opłat od samochodów państwowych i samorządowych, dotąd pobieranych.

b) Przekazywanie na ten cel połowy dochodów z opłat celnych, uzyskiwanych z importu środków i materjałów transportowych.

2) Stwierdzając, iż poza złym stanem dróg w Polsce wielką przeszkodą w ruchu jest zaniedbanie stanu objazdów przy naprawach szos, oraz niebezpieczeństwo niestrzeżonych przejazdów kolejowych, Zjazd Klubów Automobilowych wyraża życzenie, aby przy naprawach szos była stosowaną zasada prowadzenia robót na połowie tylko jezdni, względnie, aby w razie niemożności częściowych napraw, zawsze były urządzone wygodne, bezpieczne i dobrze oznaczone objazdy, oraz, aby wszystkie przejazdy kolejowe w jednym poziomie jaknajrychlej zaopatrzone zostały w strzeżone barjery.

Jednocześnie Zjazd zwraca uwagę na niecelowość policyjnego legitymowania wszystkich automobilistów na rogatkach, jak to ma miejsce w niektórych miastach.

3) Stwierdzając niesłychany nieporządek na drogach publicznych i ulicach miast oraz powszechne lekceważenie przez korzystających z jezdni głównych zasad i obowiązujących przepisów jazdy, Zjazd Klubów Automobilowych uważa za pilną konieczność najostrzejsze wprowadzenie dyscypliny obowiązującej wszystkie bez różnicy pojazdy, za pomocą takich środków, które nie byłyby, jak to dotąd miało miejsce, zwrócone jedynie przeciwko samochodom.

Stwierdzając dobre wyniki, jakie daje praca lotnych kontroli policyjnych Zjazd jest za powiększeniem ich ilości i rozszerzeniem ich działalności, również i na okręgi oddalone od większych miast.

Jednocześnie przyjmujące udział w Zjeździe Kluby Automobilowe zgłaszają gotowość współpracy z Władzami nad uregulowaniem ruchu na drogach publicznych i ulicach miast i wyrażają nadzieję, iż władze te uznają za właściwe skorzystać z ich usług.



Benzyna nie jest smarem!

Zima nastręcza nowe problematy właściwego utrzymania samochodu. Gdy w mroźny zimowy poranek puszczacie w ruch silnik Waszego samochodu, mieszanka benzynowa, przedostając się do zimnej komory spalania, nie rozpyla się całkowicie, a płynna benzyna, mieszając się z olejem na ściankach cylindra, dostaje się do karteru, powodując częstokroć rozcieńczenie oleju do 30%. Przez skroplenie zawartej w mieszance wybuchowej pary wodnej dostaje się do oliwy i woda, tworzy się namuł, częstokroć nawet lód — i nienaganna praca systemu smarowania zostaje przerwana.

We wszystkich krajach, w których miesiące zimowe są specjalnie mroźne, jak Szwecja, Norwegja, Finlandja i t. d., stosowany jest wyłącznie Gargoyle Mobiloil — przodujący olej świata.



Przodujący olej świata

Gargoyle Mobiloil produkowany jest przy uwzględnieniu wszystkich tych możliwości. Nietylko ułatwia on rozruch silnika, lecz stanowi poważną przeszkodę dla destrukcyjnych wpływów przedostających się do karteru paliwa i wody. Tabela Polecająca Gargoyle Mobiloil podaje dla każdego samochodu najwłaściwszy olej, jaki winien być zastosowany w zimie.

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA — CZECHOWICE





AUBURN

Niktan

S. Z O. O.

WARSZAWA

Nowy Świat 7, Telefon 401-41

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

Samochody osobowe

AUBURN

M. 76, 6-cyl. K.M. 63

M. 88, 8-cyl. K.M. 88

M. 115, 8-cyl. K.M. 115

Samochody ciężarowe i autobusy



od 3/4 tony do 4 ton

od 18 do 30 osób

AMERYKAŃSKIE UJĘCIE SPRAWY

Budowa i naprawa dróg jest w sferach samochodowych wszystkich krajów tematem częstych rozmów. Gdy u nas się o tem mówi, to rozmowa zaczyna i kończy się narzekaniem pod adresem władz, które według ogólnego mniemania nie doceniają sprawy i nie dbają o automobilistów. Warto doprawdy posłuchać, jak do tej samej sprawy odnoszą się amerykanie. Przytaczamy poniżej w obszernem streszczeniu wezwanie p. Alvan'a Macauley'a, prezesa Samochodowej Izby Handlowej w Ameryce, skierowane do sprzedawców samochodów w sprawie drogowej.

Oto, co pisze p. Macauley:

Stan dróg w danej okolicy jest najważniejszym czynnikiem w prowadzeniu sprzedaży samochodów, a staje się jeszcze bardziej ważnym w miarę wzrastania ogólnej liczby samochodów i wzmagania się ruchu na drogach. Dobre drogi i szerokie ulice, to czynniki, które tworzą i podnoszą zapotrzebowanie na samochody. Brak tych warunków jest najważniejszą przeszkodą w sprzedaży samochodów.

Stan dróg i ulic na terytorjum sprzedawcy jest ważniejszy dla powodzenia jego interesów, aniżeli ilość mieszkańców.

Okręgi o gęstej sieci dobrych i szerokich dróg wykazują większą ilość zarejestrowanych samochodów, niż gesto zaludnione okręgi, którym brak powyższych danych.

Ilość nowych samochodów, jaka wypłynie z salonów i ze składów sprzedawców samochodowych zależy w dużym stopniu od mniej lub więcej zachęcającego wyglądu dróg, na których będzie jeździł nowy nabywca samochodu. Koszt eksploatacji samochodu wynosi 10 centów na milę (ok. 55 gr. na kilometr) na dobrych drogach i 12½ centa (ok. 70 gr.) na zwykłych drogach. Cyfry te obejmują wszelkie wydatki eksploatacyjne jak garażowanie, amortyzacja i oprocentowanie kapitału. Różnica około 25% w kosztach eksploatacji ma bardzo duży wpływ na sprzedaż, ale sam zachęcający widok dobrej drogi, bezpieczeństwo i wygoda przy korzystaniu z niej mają jeszcze większe znaczenie.

Doświadczenie zdobyte we wszystkich okręgach Stanów Zjednoczonych wykazuje ponad wszelką wątpliwość, że sprzedawca samochodów nie może bardziej korzystnie zużyć swego czasu, jak poświęcając się osobiście sprawie budowy dobrych i szerokich dróg.

Poza ambicją własną i poczuciem obywatelskiego obowiązku, czysto egoistyczne interesy naklaniają sprzedawcę do wzięcia jaknajczynniejszego udziału w walce o dobre drogi w swoim okręgu. Oczywiście, że przemysł i rolnictwo ciągną wielkie korzyści z dobrych dróg, ale największe i najbardziej bezpośrednie zyski ciągnie z nich sprzedawca samochodowy.

Prawie we wszystkich gminach (mowa o Stanach Zjednoczonych) istnieją organizacje społeczne, które mają w swoim programie naprawę dróg. Jeżeli takich organizacyj niema, a poprawa dróg jest potrzebną, sprzedawca winien, podobne organizacje zainicjować i wziąć jaknajgorętszy udział w ich pracy. Bezinteresowna służba w organizacjach społecznyh jest tak samo zadaniem sprzedawcy jak zwalczanie praw, krzywdzących automobilistów.

Interesując się sprawami publicznemi sprzedawca staje się tem samem czołową osobistością w swym okręgu. Przy pomocy czasopism może zabierać głos publicznie na korzyść wszechstronnego postępu. Przyszli posiadacze samochodów będą się do niego zwracali z zaufaniem, jako do znanej osobistości. Walka o to, co leży w interesie wszystkih automobilistów, pozwoli mu rozszerzyć koło swych przyjaciół i zyskać zaufanie.

Przemysł samochodowy już dawno uznał potrzebę rozbudowy dróg. Towarzystwo budowy drogi Lincolna, założone w roku 1913 przez przemysłowców samochodowych stara się bezustannie o stworzenie wielkiego systemu dróg obejmujących wszelkie Stany. Władze Towarzystwa tak długo walczyły o nową ustawę drogową (The Federal Rid Road Act), aż została ona uchwaloną przez Kongres. Rozrost sieci drogowej, jaki na podstawie tego wyniknął, wpłynął bardzo wydatnie na rozpowszechnienie użycia samochodów.

Państwowy program dróg postępuje obecnie w zadawalniającem tempie, ale system wielkich dróg międzynarodowych jest tylko jedną stroną obrazu. Z punktu widzenia interesów sprzedawcy ważniejszą rzeczą jest naprawa ulic w obrębie miast i rozwój dróg, dających dojazd do głównych szlaków. Pod tym względem jest jeszcze dużo do zrobienia.

Najpierwszą troską miejscowego sprzedawcy, winno być przebicie dróg do głuchych zakątków, skąd napłynie fala nowych nabywców na samochody. Przy dzisiejszym stanie rynku, gdy sprzedaż ogranicza się w Ameryce prawie wyłącznie do wymiany zużytych samochodów, stworzenie nowych automobilistów jest najważniejszą sprawą dla tych, ktŏrzy czerpią swe środki utrzymania ze sprzedaży samochodów.

Dobre i niezatłoczone drogi podsycają chęć posiadania samochodu i naodwrót wątpliwem jest, aby mieszkańcy okolic, z których prowadzą tylko błotniste trakty, mieli jakikolwiek interes w nabyciu samochodu.

Do ośrodków bardzo ożywionych przylegają całe obszary, gdzie błotniste i wyboiste drogi uniemożliwiają zupełnie sprzedaż samochodów. Otwarcie tych izolo-

wanych obszarów jest palącą potrzebą dla sprzedawców samochodów.

Poparcie rolników dla sprawy budowy dróg jest łatwe do pozyskania. Bez mała miljon dzieci z okręgów wiejskich jeździ codziennie samochodami do szkoły. Z liczby 2 500.000 samochodów ciężarowych w St. Zjedn. — 500.000 jest eksploatowanych przez rolników. W okręgach, które słusznie chełpią się dobremi drogami, łatwo psujące się produkty rolne dostawiane są na rynek prędzej, taniej i w lepszym stanie z korzyścią zarówno dla producenta jak dla nabywcy.

Możemy przytoczyć ciekawy przykład pod tym względem. *Dzięki złym warunkom transportu w Turcji, mąka, zmielona w Stanach Zjednoczonych, z pszenicy pochodzącej ze stanu Minnesota, dostarczona była do miasta Sasum na brzegu Morza Czarnego, a więc na odległość 7.000 mil, taniej, niż mąka turecka z okolic położonych w odległości zaledwie 250 mil od miasta.*

Pieniężna ocena tych korzyści, jakie dają dobre drogi, przeprowadzona była w Stanie Connecticut przez Departament Dróg i Departament Rolnictwa.

W sprawozdaniu korzyści z dobrych dróg ustalone zostały w wysokości 3 centów na każdej mili przebytej przez samochód ciężarowy i w wysokości 1 centa na milę dla samochodu osobowego.

Ocena ta jest jeszcze niedostateczna, gdyż koszta eksploatacji samochodu na złych i na dobrych drogach różnią się znacznie więcej.

Obserwacje obejmowały rok czasu i dotyczyły 1,114 mil dróg dobrych (bitych). Przez ten czas gęstość ruchu była taka, że samochody ciężarowe przebyły na tych drogach 59.700,000 milo-wozów i samochody osobowe 354.300.000 milo-wozów. Licząc korzyści z dobrych dróg w ustalonej wysokości 3 centów na mili dla samochodów ciężarowych i 1 centa na mili dla osobowych otrzymamy sumy 1.791.000 i 3.543.000 dolarów, a razem 5.334,000 dolarów zysku rocznie. Te zdumiewające cyfry nie obejmują jeszcze zysku na czasie, na wygodzie, na jakości przewiezionych produktów, ani też wzrostu wartości wszystkich nieruchomości położonych przy dobrych drogach.

Ogólna wartość 1.114 mil dróg określona została przez Departament Drogowy, na 23,000.000 miljony dolarów.

Zysk 5.334.000 dolarów, który według wyżej przytoczonego obliczenia drogi te przynoszą właścicielom samochodów, stanowi 23% ogólnego kosztu, a zatem inwestycje na dobre drogi opłacają się w ciągu 4 lat i 4 miesięcy.

Mało kto zdaje sobie sprawę, jak należy rozpocząć akcję w kierunku budowy dróg i sprzedawca samochodów nie stanowi pod tym względem wyjątku. Nie jest on specjalistą w sprawach drogowych, bo inne rzeczy absorbują jego umysł. Ale zdobycie nowych klijentów jest bezsprzecznie jego najistotniejszym interesem. Przy bliższem zbadaniu sprawy znajdzie on różne źródła, z których mogą być zaczerpnięte fundusze na budowę.

Profesor Griffin przewiduje, że w r. 1930 Stany Zjednoczone będą posiadały 27.000.000 samochodów. Trzeba zaznaczyć, że nasz system drogowy będzie jeszcze wówczas niezdolny do zapewnienia właściwej komunikacji międzymiastowej. Musimy prowadzić budowę dróg w tempie jaknajszybszem, sądzę, że tylko fizyczne niemożliwości mogą ograniczyć nasz program na najbliższy okres czasu; żadne krótkowzroczne ograniczenia nie powinny mieć miejsca.

Jeżeli wszystkie możliwości zostaną wykorzystane to za lat 10 nie będziemy zaskoczeni trudnościami w międzynarodowej komunikacji, która wraz z przyrostem ludności ogromnie wzrośnie.

Potrzeba rozbudowy i ulepszania dróg nie jest należycie przez ogół doceniana i tu leży właśnie pole działania dla każdego sprzedawcy samochodów.

Każdej soboty na ulicach Detroitu mamy o 1.000 samochodów więcej, niż ich było przed tygodniem. Ale miasto Detroit nie zwiększa swych ulic na tyle, by mogły te samochody pomieścić.

Stawki ubezpieczeniowe samochodów mogłyby być z dnia na dzień zmniejszone do połowy, gdyby jakaś siła mogła podwoić powierzchnię ulic.

Żadne z miast nie powinno obliczać swych ulic tylko na potrzeby miejscowego ruchu. Wobec wzrostu międzymiastowej sieci, każde miasto powinno się liczyć z ruchem i tych samochodów, które przyjadą z bliższych i dalszych okolic. Mało jest jednak miast w Stan. Zjedn., które brałyby tę okoliczność pod uwagę.

Detroit posiada specjalną „Komisję szybkiego przejazdu", która opracowała plan inwestycyjny na wielką skalę, licząc się z rozrostem miasta na przyszłość i koniecznością decentralizacji ruchu.

Chicago posiada podobną instytucję, która pracuje nad tem, by wjazd i wyjazd z miasta nie był tak zatłoczony, jak obecnie.

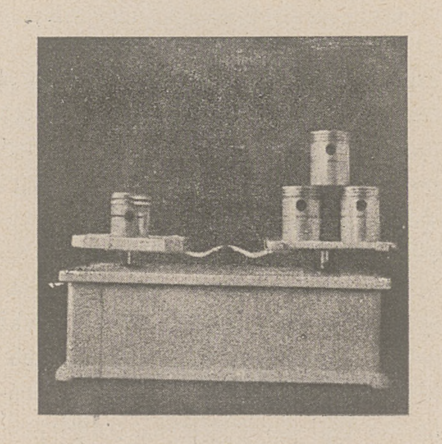
Sprzedawcy samochodów winni być w pierwszym szeregu tych, którzy przyszłe potrzeby komunikacji przewidują i o ich zaspokojenie walczą.

INŻ. R. MORSZTYN 1)

Nieco o problemie tłoków lekkich

Tłoki lekkie stosowane są dziś ogólnie we wszystkich prawie silnikach samochodowych, a nietylko lotniczych. Trudno jest nawet wystawić sobie nowoczesny silnik samochodowy z tłokami żeliwnemi. Aluminjum i magnez oraz ich stopy zastąpiły prawie powszechnie żeliwo przy wyrobie tłoków. Nastąpiło to na skutek usilnego dążenia konstruktorów do podniesienia do najwyższych granic wydajności silników i jako rezultat doświadczenia uzyskanego przy budowie lekkich silników lotniczych. Wiadomo jakie cele kierowały konstruktorami w dążeniu do zmniejszenia wagi tłoków. Chodziło mianowicie o zmniejszenie inercji części w ruchu, wobec coraz wydatniejszego zwiększania szybkości posuwu tłoków w nowoczesnych silnikach samochodowych oraz o możność zastosowania wyższego sprężania mieszanki bez obaw samozapłonu, dzięki dużo niższej temperaturze tłoków lekkich. Korzyści jakie w tym wypadku daje zastosowanie tłoków lekkich są tak wybitne i bezsporne, że tłoki te znalazły powszechne zastosowanie, pomimo wielu bardzo znacznych ich wad i niedogodności. Niedogodnościami temi są w dotychczasowych tłokach lekkich, trudności obliczania najodpowiedniejszych wymiarów i obróbki oraz wyższy koszt w porównaniu do tłoków żeliwowych. Wadami natomiast szybkie zużywanie się tłoków i zużywanie przez tłoki cylindrów, wcześnie występujący stuk tłoka i łatwość zacierania się jego w cylindrze. Chcąc sobie jednak zdać sprawę z istotnej wartości tłoków lekkich i ze słuszności stawianych im zarzutów, trzeba dokładnie zanalizować warunki pracy tłoka w cylindrze i ostatnie udoskonalenia, jakie poczyniono w budowie tłoków. Przedmiot wydaje się pozornie mało znaczącym, jednak wobec deprecjonowania często zwłaszcza przez laików, pierwszorzędnych samochodów wskutek li tylko występującego w silniku klaskania tłoków, nie od rzeczy będzie wykazać powody, rzeczywistą wagę tego zjawiska i środki dla jego usunięcia.

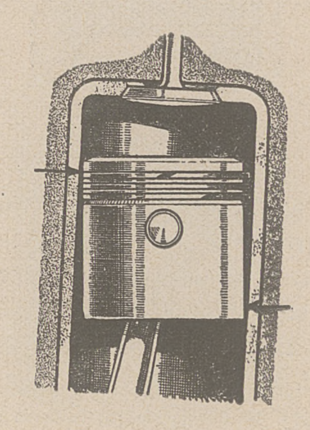
Jasnem jest, że wszystkie trudności i niedogodności przy stosowaniu tłoków lekkich wynikają z różnych



Rys. 1. Tłoki lekkie f-my Elektrometall są trzykrotnie lżejsze od tłoków żeliwnych tej samej średnicy.

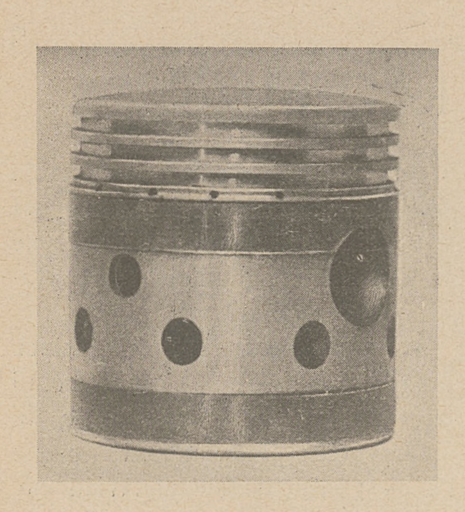
właściwości materjału cylindrów i tłoków. Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na spółczynnik tarcia wzajemnego, które to zjawisko występuje w silniejszym stopniu przy zetknięciu powierzchni metali różnych, niż przy 2 różnych jednorodnych powierzchniach. Na tej właściwości oparto nawet swoistą budowę resorów, w których wstawiono między stalowe pióra przekładki z bronzu i osiągano dzięki temu większe tarcie wewnętrzne, które amortyzowało nadmierne jego wahania. Ten szczegół często był zaniedbywany przez konstruktorów tłoków, jak również i przez teoretyków, dlatego nie posiadamy szczegółowych obserwacji nad współczynnikiem tarcia tłoków lekkich o ścianki cylindra i powodowanemu bezwzględnie przez to zwiększone tarcie szybkiemu zużywaniu ścianek cylindrów, któremu nie jest w stanie zapobiec nawet ulepszone w dzisiejszych silnikach smarowanie pod ciśnieniem.

W obliczeniach tłoków lekkich inne właściwości fizyczne metali odgrywają niemniejszą rolę, są to: spółczynnik przewodnictwa ciepła i spółczynnik rozszerzania. Wiadomo, iż spółczynnik przewodnictwa ciepła stopu aluminjowego jest około 4 razy większy, niż spółczynnik przewodnictwa ciepła żeliwa, jednocześnie zaś i spółczynnik rozszerzania aluminjum jest 2,6 razy większy niż żeliwa. Zdawałoby się przeto, iż chcąc obliczyć tlok zgodnie z teorją, należałoby koniecznie uwzględnić ten ostatni spółczynnik i pozostawić między tłokiem a cylindrem zwiększony w tej proporcji luz... W ten sposób rzeczywiście postępowano początkowo, zanim ujawnione wtedy liczne wady pierwszych tłoków aluminjowych nie skłoniły konstruktorów do dokładniejszego zbadania

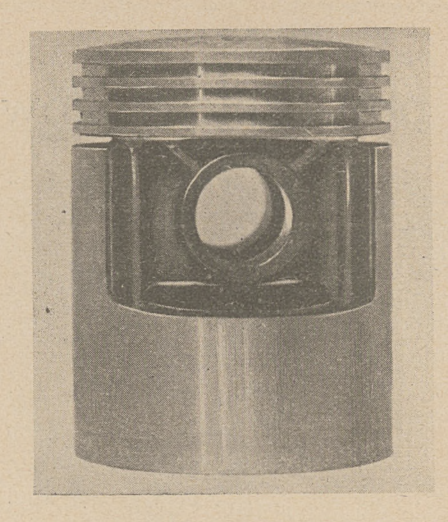


Rys. 2. Chwianie się tłoka w cylindrze przedstawione w sposób spotęgowany.

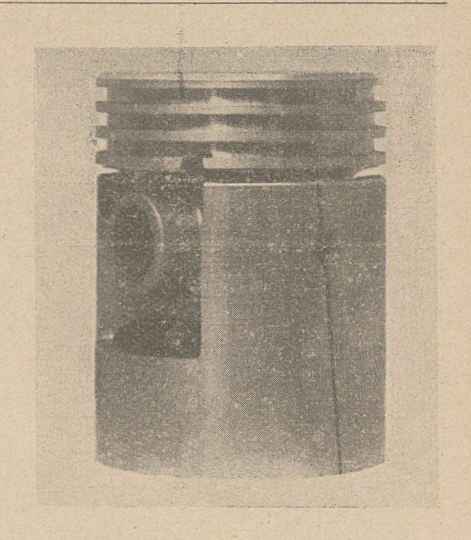
warunków pracy tłoka. Okazało się wtedy, że w większości silników współczesnych tłok ze stopu aluminjowego, dzięki większemu spółczynnikowo przewodnictwa ciepła posiada znacznie niższą temperaturę niż tłok żeliwny. Różnica nagrze-



Rys. 3. Tłok aluminjowy z żeliwnemi obrączkami (Fiat 501).

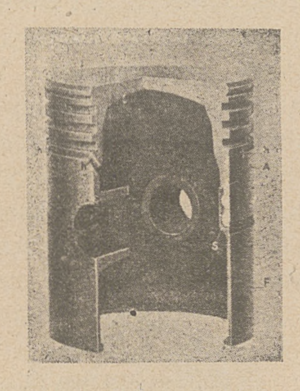


Rys. 4. Tłok lekki o elastycznej koszulce (tłok magnaljowy Fiat).



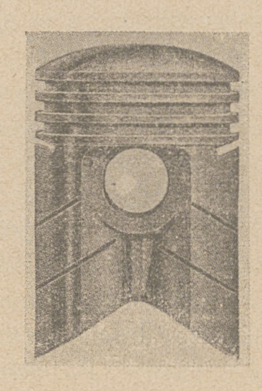
Rys. 5. Tłok magnaljowy Fiat, widziany z boku.

wania się tłoków żeliwnych i aluminjowych dochodzi od 100 do 250° C. Dzięki temu więc pomimo dużej różnicy w współczynniku rozszerzania — tłoki lekkie nieraz w praktyce wbrew temu co przypuszcza jeszcze nawet wielu fachowców, nie rozszerzają się bardziej od tłoków żeliwnych i nie wymagają koniecznie pozostawienia większego luzu, ale pod warunkiem uwzględnienia w tych tłokach dużych różnic temperatury w różnych punktach i pod warunkiem nadania tłokom odpowiednich kształtów, ułatwiających i przyspieszających odpływ ciepła i kompensujących różnice rozszerzania się.



Rys. 6. Tłok Fontal.

Tu zauważyć należy, iż o ile w budowie dawniejszych tłoków żeliwnych w grę wchodziła jedynie mechaniczna wytrzymałość, ponieważ problem termiczny raz na zawsze rozwiązany nie komplikował obliczeń, to o tyle w tłokach lekkich muszą być brane pod uwagę zarówno właściwości termiczne danego stopu, jak i jego właściwości mechaniczne i że w przeciwieństwie do żeliwa, gdzie dobry wzór matematyczny dawał wszelkie wskazówki co do wymiarów, przy stopach lekkich ostateczne dane otrzymać można na podstawie jedynie empirycznych doświadczeń, tj. dłuższej obserwacji tłoków w pracy. Nie znaczy to, aby i tu teorja nie miała nic do powiedzenia, jednakowoż gdy w dawniejszych tłokach żeliwnych uboczne zjawiska i wpływy minimalną odgrywały rolę, to w nowoczesnych tłokach lekkich błahe często na pozór czynniki, jak np. ostateczne wykończenie tłoków i cylindrów, pewna kolejność faz obróbki nawet posiadają duży wpływ na prawidłową, późniejszą pracę tego prostego na pozór organu. Jak więc wspomniałem, tak zwany „Problem tłoków" nie jest bynajmniej jakiemś drugorzędnem zadaniem dla biur konstrukcyjnych, ale poważnym naprawdę problemem, któremu fabryki, laboratorja i wynalazcy poświęcają bardzo dużo uwagi i którego nie wszystkie niewiadome znalezione być mogą przy rysownicy konstruktora.

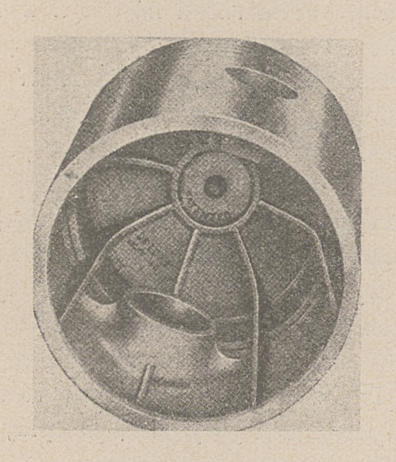


Rys. 7. Tłok Albus.

Chcąc zanalizować więc warunki pracy tłoka i wyciągnąć z tego wskazówki dla racjonalnej jego budowy należy uprzytomnić sobie, że tłok posiada w cylindrze podwójne zadanie: tarczy odbierającej bezpośrednio impulsy wybuchów, oraz podstawy podtrzymującej organ zamiany ruchu prostolinijnego na ruch obrotowy-korbowód. Stąd właściwie w tłoku rozróżniamy 2 podstawowe jego części: denko tłoka i cylindryczny jego korpus, w którym znajdują się gniazdka dla umieszczenia sworznia korbowodu.

Za denko uważa się całą górną część tłoka, w której znajdują się rowki pierścieni uszczelniających, gdyż te ostatnie są właściwem dopełnieniem denka w jego roli uszczelnienia cylindra. Wszak chcąc wyzyskać całkowitą energję wybuchu, należy skoncentrować bez strat działanie gazów na denko tłoka. Natomiast cylindryczny korpus tłoka, który nazwiemy koszulką służy

do umocnienia w nim korbowodu, a co za tem idzie dla nadania korbowodowi prawidłowego, stale w jednej pionowej osi, ruchu. Cylindryczny korpus tłoka jest jak z tego wynika jednocześnie tuleją



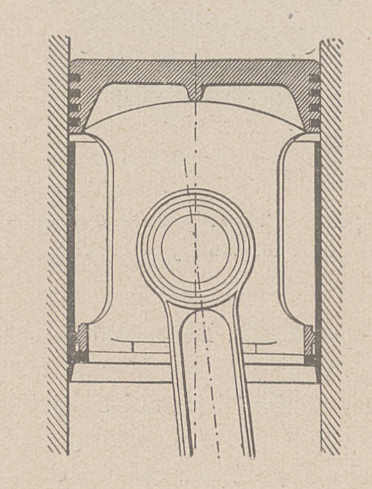
Rys. 8. Wewnętrzne żeberka tłoka.

korbowodu w prowadnicy, której rolę odgrywa dolna część cylindra.

Cóż więc z tego wynika? Oto to, że denko tłoka, będąc w bezpośredniej styczności z płomieniem wybuchów i mając niedużą boczną powierzchnię będzie się znacznie silniej nagrzewało, a co zatem idzie i rozszerzało od pozostałej części tłoka,, od jego koszulki, która znów, mając dużą powierzchnię stykającą się z powierzchnią chłodzoną ścianek cylindra i będąc bardziej oddaloną od źródła ciepła będzie się utrzymywała w niższej temperaturze, t. j. będzie się mniej rozszerzała. Koszulka będzie podlegała jeszcze bocznym naporom, wywieranym na nią przez korbowód w jego ruchu powrotnym. Nierównomierne nagrzewanie i rozszerzanie się tłoka na całej jego długości wywołuje wewnętrzne w nim naprężenia. W tych oto zjawiskach leży punkt ciężkości zagadnienia.

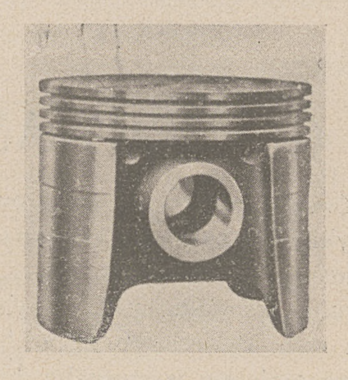
W dawniejszych tłokach żeliwnych wszystkie te zjawiska oczywiście miały również miejsce, ale w nierównie słabszym stopniu, ponieważ, jak wiadomo żeliwo posiada znacznie niższe współczynniki przewodnictwa ciepła i rozszerzania się. Różnice temperatur przeto denka i koszulki tłoka żeliwnego były dużo mniejsze niż w tłokach lekkich, jak również i wewnętrzne w nich naprężenia. Stąd tłoki żeliwne miały zwykle zupełnie proste formy prawidłowych cylindrów, o nieznacznie mniejszej średnicy, niż średnica cylindrów silnika. (luz około 1/100 średnicy).

W tłokach lekkich denko musi być obliczone z dosyć znacznym luzem. Choć bowiem temperatura jego będzie zazwyczaj niższą, niż temperatura denka żeliwnego, to zapominać nie należy, że w razie jakiejś nieprawidłowości w chłodzeniu silnika denko to szybko bardzo rozszerzy się do granic, przy których



Rys. 9. Tłok Delage o koszulce żeliwnej.

nastąpi zatarcie. Zresztą mniejsza średnica denka tłokowego nie odgrywa pod względem czysto mechanicznym większej roli, gdyż pierścienie uszczelniające mają za zadanie właśnie kompensować zawsze jakiejkolwiek wielkości luz. W prawidłowym tłoku denko nie powinno nigdy odgrywać roli tulei prowadniczej, która przypada właśnie koszulce, to znaczy, że nie należy szczelnością denka kompensować bocznego chwiania się tłoka w cylindrze, co często, jak mogłem stwierdzić, ma miejsce przy dopasowywaniu nowych tłoków w warsztatach remontowych. Denko zresztą przy tłokach z metali lekkich będzie zazwyczaj miało większą grubość niż denko podobnego tłoka żeliwnego, gdyż odlewnicze stopy lekkie posiadają mniejszą od żeliwa wytrzymałość, przy silniejszem więc rozgrzaniu się nie można liczyć na ustąpienie się jego pod wpływem elastyczności, z drugiej zaś strony różnorodność przylegających do siebie metali, bezwzględnie powiększy znacznie wzajemne tarcie. Stąd przy nadmiernem nagrzaniu się denka tłoka lekkiego ewentualność zatarcia będzie znacznie większa niż przy nadmiernem nagrzaniu się tłoka żeliwnego. Dokładne obliczenie luzu będzie miało jednak kapitalne znaczenie dla cylindrycznej części tłoka to jest tej części, która powinna właśnie dostatecznie szczelnie przylegać do ścianek cylindra i dzięki temu utrzymywać całość tłoka stale w położeniu pionowem i niedopuścić do bocznego chwiania się jego pod wpływem skośnych naporów korbowodu. Tu trafiamy zaraz na znaczne trudności. Przedewszystkiem przy szczelnem dopasowaniu tłoków występuje tarcie spotęgowane przez różnorodność metali. Z drugiej strony zanim silnik, a z nim tłok dostatecznie się rozgrzeją, luz



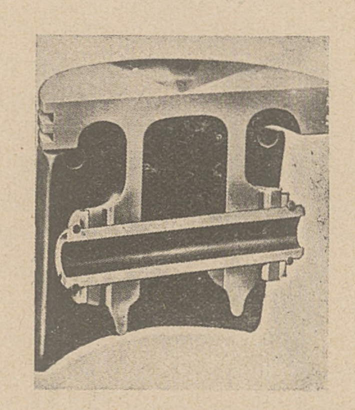
Rys. 10. Tłok o koszulce oddzielonej od denka, z wysokiemi powierzchniami oporowemi.

będzie stosunkowo za wielki, stąd po zapuszczeniu silnika wystąpi silne i przykre klaskanie. Klaskanie to nie jest tak niewinnem jakby pozornie wydawać się to mogło. Cóż bowiem ono oznacza? Oto pochyle-

nie względem osi pionowej cylindrów tłoka, a więc przeniesienie naporu skośnego korbowodu z dużej powierzchni cylindrycznej na całej jej długości w dwa punkty, przylegania w danej chwili tłoka do ścianek cylindra — punkty leżące na przeciwległych bokach tłoka, jeden u góry, drugi u dołu. Ciśnienie jednostkowe, które wywiera tłok w tych punktach na ściany cylindra jest przeto znacznie większem, niż przy prawidłowym pionowym posuwie tłoka. Stąd też silne tarcie i zużycie obu trących powierzchni, — owalizowanie się cylindrów i tłoków. Zjawisko to postępuje już następnie crescendo, gdyż tlok wyrabia sobie w tej powierzchni coraz większy luz, coraz silniej się chwieje, nawet już przy silniku gorącym, klaskanie występuje stale, silnik stuka. Wszelkie więc obliczenia i rozwiązania w budowie tłoków dążą do tego, żeby zmniejszyć do minimum to początkowe chwianie się tłoka w cylindrze. Jakież to będą środki?

Oto 1) obliczenie jaknajskrupulatniejsze niezbędnego dla prawidłowego działania silnika luzu. 2) Nadanie koszulce tłoka odpowiedniej długości, dla zmniejszenia kąta pochylenia przy chwianiu się tłoka. 3) Sztuczne środki pozwalające na jaknajszczelniejsze dopasowanie tej części tłoka do cylindra bez obawy zatarcia (tu wymienić trzeba budowę tłoka z różnych metali i nadanie mu specjalnych kształtów). 4) Odpowiednia metoda obróbki i wykończenie tłoka i cylindrów.

Rozpatrzmy każdy z nich. O ile chodzi o obliczenie teoretyczne luzu tłoka, to specjalnych trudności tu



Rys. 11. Przekrój tloka o koszulce oddzielonej od denka.

nie spotykamy. Bezpośrednie obserwacje dają nam przybliżone temperatury denka i koszulki tłoka. Przeciętna temperatura zimnego silnika określoną bywa na 20° C. Temperatura maksymalna cylindra żeliwnego w komorze wybuchowej będzie 100° C., to znaczy będzie temperatura wrzenia wody. Natomiast temperatura ścianek cylindra w najniższym punkcie do którego dochodzi w swoim ruchu na dół tłok będzie temperaturą wody wchodzącej z chłodnicy tj. około 55° C. W zimie cyfry te będą oczywiście niższe. Denko tłoka żeliwnego może przekroczyć temperaturę 450° C., podczas gdy denko tłoka aluminjowego nigdy nie powinno rozgrzewać się powyżej 250° C, a zazwyczaj temperatura jego nie będzie przekraczała 200° C. Temperatura koszulki tłoka będzie w różnych punktach różna, największa u góry, w części przylegającej do denka, najniższa u dołu. W ogólności kształty tłoka odgrywają tu rolę kapitalną. Odpowiednio rozmieszczone rowki i żeberka, przez które odpływa ciepło, pozwolą utrzymać koszulkę tłoka we względnie niskiej temperaturze (75° C.). Temperatura koszulki tłoka dla każdego modelu będzie inną, jednak temperatura ta będzie się zmieniała na długości korpusu mniej więcej proporcjonalnie do zmiany temperatury tuleji cylindrowej.

(Dok. nast.).

RESOROWANIE TYLNEGO KOŁA U MOTOCYKLI

Kwestja należytego uresorowania tylnego koła motocykla jest sprawą pierwszorzędnej wagi i dziwić się tylko należy, że konstruktorzy, poświęcając tyle trudu w celu odpowiedniego usprężynienia przedniego koła— tak mało stosunkowo zwracali uwagi na rozwiązanie tegoż problemu w stosunku do koła tylnego. A przecież od należytego uresorowania tego koła zależy zarówno wygoda jeźdźca, umożliwiająca mu łatwe przebywanie nawet bardzo złych odcinków drogi, — co zwłaszcza przy powszechnej dziś jeździe we dwójkę ma specjalne znaczenie, jak i dobroczynny wpływ amortyzacji wstrząsów na wszystkie połączenia w zespole ramy i silnika.

Pierwsze jest dostatecznie jasne samo przez się — drugie natomiast wymaga pewnych bliższych wyjaśnień.

Przy przebywaniu dróg nierównych i powybijanych całe zadanie absorbowania wstrząsów w wypadku ram nieresorowanych, przypada w udziale wyłącznie pneumatykom, przyczem staramy się zmniejszyć ciśnienie powietrza do możliwego minimum. Ze względu na trwałość opon jednak nie możemy zejść z ciśnieniem poniżej granic ściśle przez fabryki określonych. Sposób więc w jaki gumy absorbują nierówności nawierzchni nawet przy względnie dobrych drogach okazuje się niedostateczny, choćbyśmy zastosowali opony balonowe, powyżej 100 mm (4“), zaś na drogach gorszych zmusza do znacznej redukcji chyżości jazdy. Na złych odcinkach wstrząsy przechodzą w podskoki, przy których koło odrywa się na pewien moment od nawierzchni. Podskoki te są bardzo szkodliwe, gdyż zarówno przy podnoszeniu jak późniejszem opadaniu całej sztywnej

masy ramy, a częściowo i jeźdźca wywiązują się znaczne siły bezwładności, przenoszące się na pneumatyki, osie koła, szprychy i wszystkie połączenia ramy i silnika, przyspieszając poluźnianie się połączeń, a niejednokrotnie w tych właśnie siłach należy szukać właściwego źródła niespodziewanych a ciężkich w skutkach pęknięć ramy. U ram resorowanych przy przebywaniu np. wypukłości toru nie potrzebuje dźwigać się cały sztywny i ciężki układ ramowy. Tu ruch absorbujący wykonywa tylko stosunkowo lekka ruchoma część ramy, w której osadzone jest koło tylne. Siły bezwładności są tu więc zbyt małe aby mogły oderwać koło od nawierzchni lub też przeszkodzić mu w natychmiastowem opadnięciu, nieodrywając się od ziemi przy przebywaniu głębszych wybojów.

W bardzo ujemny sposób odbija się podskok także i na mechanizmie napędowym.

W momencie oderwania się tylnego koła od nawierzchni drogi zwłaszcza przy jeździe pod górę, wskutek raptownego ustania naturalnego oporu — następuje gwałtowne przyspieszenie silnika. Przy ponownym opadnięciu koła na ziemię zwiększona ilość obrotów silnika musi być znowu nagle zredukowana do pierwotnej. Jasną jest rzeczą, że przy tak gwałtownym zwolnieniu w rozpędzonych masach koła zamachowego, korbowodu i tłoka występują znaczne opory bezwładności, które w rezultacie przenoszą się na łańcuchy, łożyska etc. Zerwanie łańcucha jest najczęściej zyskiem takiego stanu rzeczy.

Uresorowanie tylnego koła jest zatem czynnikiem pierwszorzędnej wagi zarówno z punktu widzenia przyjemności jazdy jako takiej, jak i trwałości maszyny.

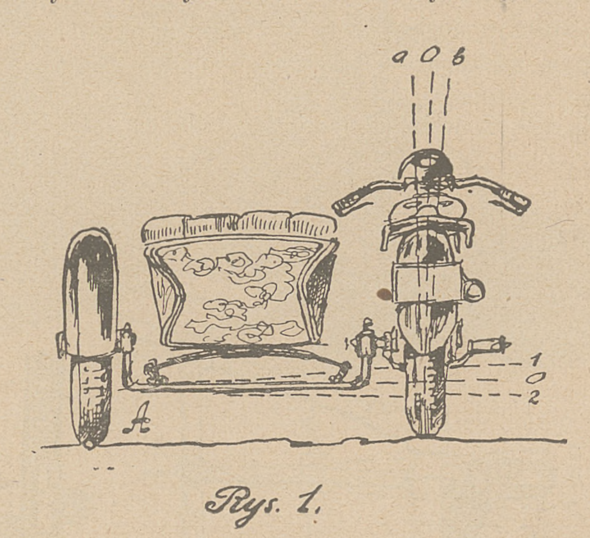
Zwolennicy ram sztywnych podnosili przeciwko sprężystemu osadzeniu tylnego koła pewne zarzuty, z których najważniejszemi zapewne były by trudności konstrukcyjne (oraz obawa zmniejszenia stateczności maszyny na nagłych skrętach. Pierwsze technika współczesna umie łatwo pokonać — drugie nie znalazło na szczęście dostatecznego potwierdzenia w praktyce. Natomiast dużo racji mieli zwolennicy jazdy z przywózkiem twierdząc, że rama resorowa nastręcza większe trudności w dość sztywnym połączeniu z wózkiem. Nie jest to jednak zarzut zasadniczy.

W istocie rzeczy rama resorowana posiada szereg zupełnie poważnych zalet — właśnie w związku z przywózkiem.

Poucza o tem wyraźnie rys. 1.

Jeśli rama jest sztywną to przy przebywaniu nierówności drogi podwozie wózka, stosując się do ruchów ramy musi wykonywać odpowiednie ruchy wahadłowe biorąc punkt A jako środek obrotu.

Ruchom tym z jednej strony towarzyszą większe wstrząsy wózka, a więc mniejsza przyjemność jazdy w nim — z drugiej zaś strony wskutek sztywnego związania podwozia z ramą motocykla, rama ta obok ruchów w płaszczyźnie pionowej musi wykonywać boczne ruchy wahadłowe t. z. kaczkujące w granicach powiedzmy *a—b*. Dynamiczne skutki tych ruchów wy-



Rys. 1.

rażają się w szybkiem rozluźnianiu się połączeń podwozia wózka i ramy i wynikającej stąd konieczności częstego ich dociągania i regulowania.

Przy resorowaniu koła tylnego, część ruchów od *1* do 2 absorbuje resor zaś ruchy podwozia redukują się do bardzo małych rozmiarów. Wstrząsy wózka zmniejszają się, zarówno jak i „kaczkujący" ruch motocykla.

Wszystkie powyższe korzyści, wynikające z resorowania tylnego koła, oddawna były znane i brane w rachubę przez czołowe fabryki i przed kilkoma laty byliśmy świadkami pierwszych prób w tym kierunku. Próby te nie musiały w owym czasie wypaść korzystnie, skoro je wkrótce zarzucono niemal zupełnie.

Przyczyn należało by, mojem zdaniem szukać u źródeł natury konstrukcyjnej i handlowej.

Przedewszystkiem było bardzo trudno skonstruować w tylnej ramie dość trwałe i nie wyrabiające się szybko łożyska w punktach obrotu dla wahadłowych części ram, zwłaszcza, że łożyska te leżały w partjach ramy najbardziej narażonych na szkodliwy wpływ bezpośredniego działania kurzu i błota.

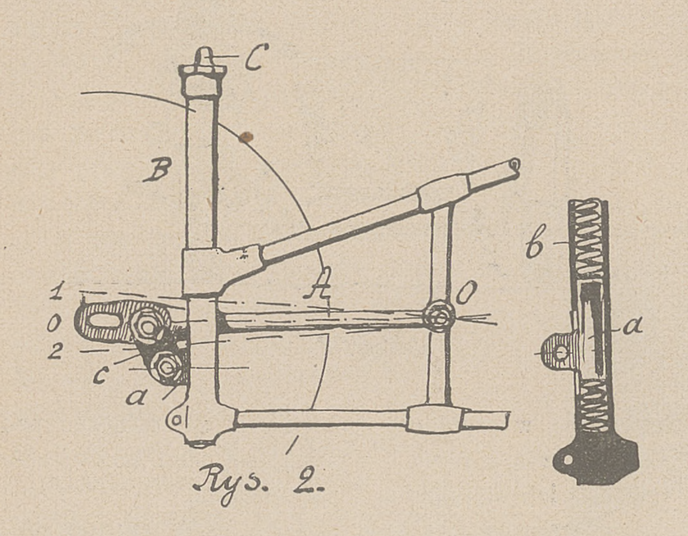
Następnie, przystosowanie starych fabryk, przeznaczonych do masowej produkcji modeli konwencjonalnych, pociągnęło by za sobą konieczność reorganizacji produkcji i w związku z tym daleko idących kosztownych inwestycji. Wiemy przecież jak bajońskie sumy kosztowało takie firmy jak A. I. S., B. S. A. Triumph i inne zmodernizowanie niektórych tylko części wyrabianych przez nie maszyn na rok 1929.

Bardziej skomplikowana konstrukcja oraz wysokie koszta wspomnianych inwestycji musiały by pociągnąć za sobą znaczne podwyższenie ceny maszyn, a, co zatem idzie, utrudniały by zbyt.

Próby resorowania tylnego koła, jakkolwiek znikły

z widowni — nie zostały jednak zaniechane zupełnie. W ciszy laboratorjów fabrycznych pracowano usilnie, i oto na sezon 1929 kilka firm wypuściło na rynek maszyny z resorowanym tylnym kołem. Nie są to zapewne konstrukcje doskonałe i niewątpliwie ulegną jeszcze różnym zmianom — zasługują jednak aby się z niemi bliżej zapoznać.

Na rys. 2. widzimy ramę konstrukcji firmy O. E. C.

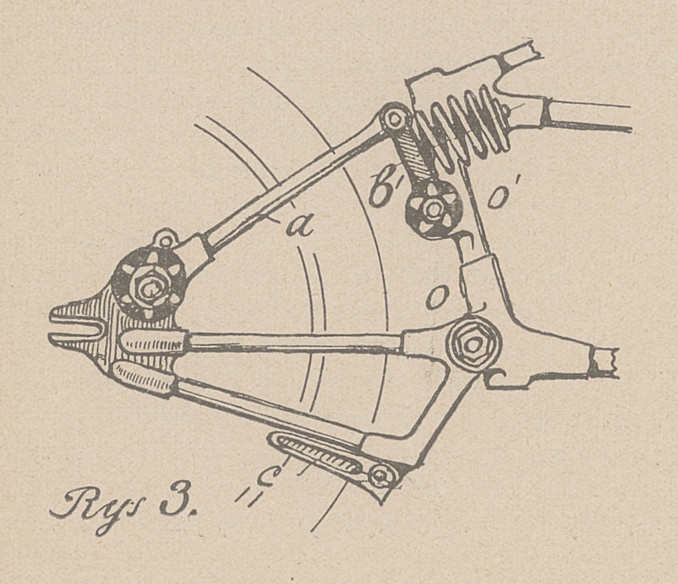


Rys. 2.

W tylnej części ramy umieszczone są sztywne widły A. utwierdzone w głównej ramie w sposób obrotowy dookoła osi poziomej *O*. W tylnej części tych wideł osadzone jest w zwykły sposób koło tylne. Widły *A* zawieszone są w ramie głównej za pomocą sprężyn *a*, umieszczonych w kolumnach resorowych *B*, stanowiących tylną część ramy głównej, na których wspierają się klocki *a*, z widłami *A* związane krótkiemi ogniwami *C*. Widły *A*, w ten sposób mogą wykonywać ruchy sprężyste w granicach 1 — 2 i absorbować tem samem większe nierówności nawierzchni.

Do zalet tej konstrukcji należy, zdaniem Firmy, zaliczyć małe masy ruchomych części.

Inną odmianę ramy resorowanej przedstawia rys. 3.



Rys 3.

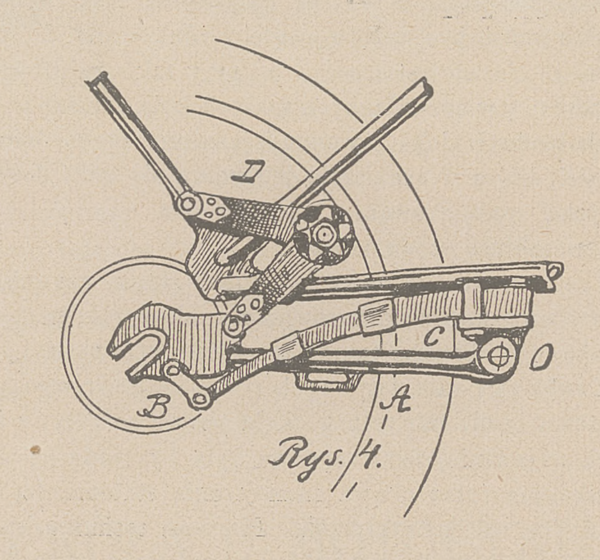
Tu cała tylna część ramy jest ruchomą w sposób obrotowy w punkcie O. Stanowi ona nader sztywne widły podwójne, w których dalszej części umieszczony jest stojak *C*. Uresorowanie tych wideł zostało uskutecznione za pomocą silnych, otwartych sprężyn spiralnych, osadzonych w głównej ramie tuż pod siodłem Widły ruchome wspierają się na sprężynach za pomocą układu dźwigni *a* i *b*.

Zaletą tej konstrukcji jest wielka sztywność wideł ruchomych i wynikająca stąd znaczna stateczność tylnego koła w płaszczyźnie pionowej, natomiast duże masy tych wideł oraz wielka ilość przegubów zaliczane bywają do wad. Narazie brak jest praktycznych danych co do tego, czy wady te mają jakąś istotną wartość czy też zupełnie znikomą.

Dwa przeguby zaopatrzone są w stabilizatory celem zmniejszenia jałowych wychyleń wideł.

Ramy tego typu spotykamy u Brough - Superior'ów „Velocette" oraz „Wanderer'a".

Odmienne nieco resorowanie posiada jedna z francuskich maszyn, rys 4.



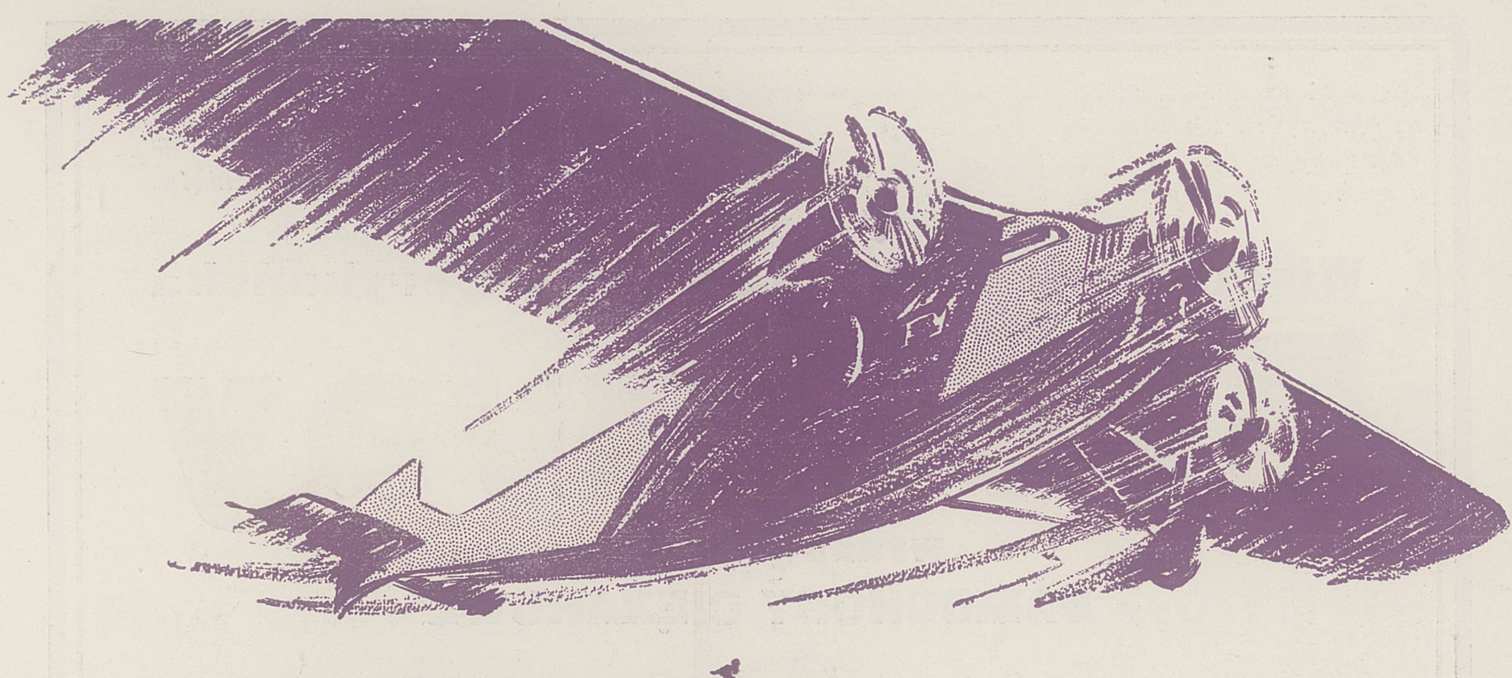
Rys. 4.

I tu ruchomą część stanowią widły A, utwierdzone w głównej ramie w sposób obrotowy w punkcie *O* Resorowanie tu jest niezmiernie proste, w przeciwieństwie do obu, opisanych poprzednio wypadków zostało dokonane przy pomocy sprężyn płaskich i jedynego ogniwa pośredniczącego *B*. Całości dopełnia stabilizator *D*.

Urządzenie to, aczkolwiek w zasadzie podobne do O. E. C. o tyle wydaje się być lepszem, że odpadają zamknięte sprężyny spiralne i chroniące je cylindry, pozatem konstrukcja jest niezmiernie prosta i racjonalna i jeśli tylko sztywność wideł *A* jest dostateczna — zdaje się w zupełności odpowiadać swemu zadaniu.

Dr. Inż. M. Affanasowicz.

Busko, 8-I,29,





ESSEX Super-Six

MONTOWANY JEST OBECNIE W KRAJU.

Wytworna limuzyna czterodrzwiowa kosztuje zaledwie $ 1.545

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

„HUDSEXWAY"

Gdańsk, Reitergasse 12 - 15

ZASTĘPSTWA REJONOWE:

Łódź — Hugon Strobach, Piotrkowska 154. Lwów — „Auto-Palais", Jagiellońska 20. Poznań — Szafarkiewicz i Menzel, Wały Wazów 22. Gdańsk — Otto Albert, Langer Markl. Katowice — Inż. S. Hochermann, Wita Stwosza 3. Białystok — „Brosexauto", Sienkiewiczą 12.

Specjalizacja stanowi o doskonałości osiąganych przez przemysł wyników.

Wielka nowoczesna fabryka amerykańska

Brockway

WYRABIA JEDYNIE
SAMOCHODY CIĘŻAROWE



osiągając zato w tej dziedzinie niespotykane dotąd wyniki!

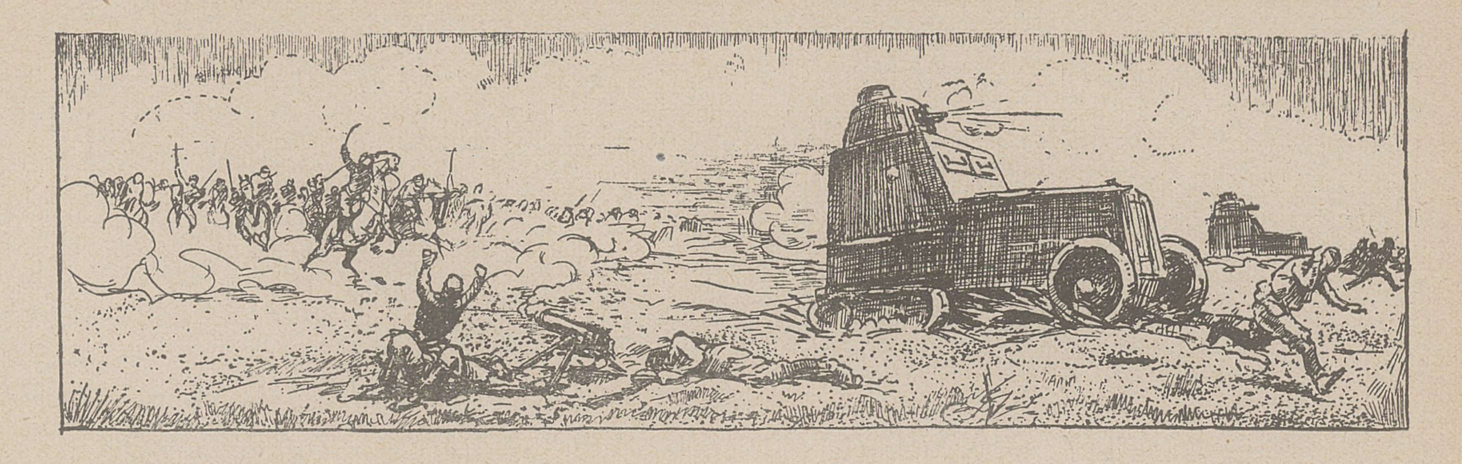
70 typów na obciążenia od 1½ do 8 tonn! Specjalne typy dla użytku poszczególnych rodzajów przemysłu! Idealne autobusy, nazywane w Ameryce „Highway-Express"!

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

„HUDSEXWAY"

Tow. Handlu Samochodowego
Gdańsk, Reitergasse 12—15

ZASTĘPSTWO NA M. ST. WARSZAWĘ I WOJ. WARSZAWSKIE:
„Motor Traders", Tow. Handlu Samochodowego, Sp. z ogr. odp., Twarda 64, tel. 311-38, 311-39, 311-40. Wydział Sprzedaży: Pl. Żelaznej Bramy 2, telefon 137-13.



Napisał: LEONARD ŻYRKIEWICZ. *Ilustrował: ST. HAYKOWSKI.*

ROLA SAMOCHODÓW PANCERNYCH NA POLU WALKI

Gdy tyle się mówi o roli automobilizmu w czasie pokoju, nie od rzeczy będzie przypomnieć, jakie usługi może oddać samochód w czasie wojny. (Red.)

W przeciwieństwie do czołgów stosowanych w ostatnim okresie wiekiej wojny, ze względu na ich zbyt małą ruchliwość, tylko do wspierania natarcia na silnie umocnioną pozycję — samochody pancerne są bardzo cennym i skutecznym środkiem walki, użycie którego na polu bitwy oddać może wielkie usługi w każdej niemal sytuacji.

Rozpatrzmy wkrótce kolejno kilka możliwości wykorzystania samochodów pancernych.

Prawidłową mobilizację i koncentrację własnego wojska, zabezpieczenie zasobów kraju, utrzymanie węzłów komunikacyjnych i punktów strategicznych po wypowiedzeniu wojny zapewnia obrona pasa granicznego.

Oddziałom samochodów pancernych użytym samodzielnie lub łącznie z kawalerją mogą być powierzone następujące zadania:

1) dalekie rozpoznanie na terenie nieprzyjacielskim,

2) paraliżowanie koncentracji i mobilizacji przeciwnika (między innemi wysadzanie ważnych objektów),

3) utrudnienie rozpoznania przeciwnikowi (stałe patrolowanie dróg nad granicą),

4) odrzucanie podjazdów przeciwnika i powstrzymywanie jego większych odziałów.

We wszystkich wymienionych wypadkach działania oddziałów samochodów pancernych, dzięki szybkości przenoszenia się z miejsca na miejsce i dużej intensywności ognia, jakim rozporządzają, zwłaszcza przy słabych jedynie umocnieniach polowych, osiągnąć mogą znaczne wyniki, pożądane bardzo dla podniesienia ducha na początku wojny.

Z chwilą kiedy armja po przeprowadzeniu koncentracji wyruszy na spotkanie wroga posiadanie samochodów pancernych, przydzielonych do straży przedniej, zapewni jej znaczne korzyści. Samochody pancerne będą wykorzystane badź dla wywalczenia drogi naprzód, bądź do zajęcia ważnych punktów terenowych, aż do czasu podejścia innych oddziałów bądź aby przeprowadzić rozpoznanie ugrupowania przeciwnika i szybko dostarczyć dowódcy zdobyte wiadomości.

Działania wstępne w walce spotkaniowej są momentem bardzo sprzyjającym do wykorzystania oddziałów samochodów pancernych, a działalność ich musi być nacechowana ogromną brawura i rozmachem, gdyż w boju spotkaniowym powodzenie działania zależy niemal całkowicie od szybkości decyzji i śmiałości działania oddziałów zawiązujących walkę oraz narzucania od początku swej woli przeciwnikowi.

Użyciu samochódów pancernych w tym okresie walki sprzyja przytem to, że przeważna część artylerji nieprzyjacielskiej znajduje się jeszcze w marszu, a poszczególne baterje, które zdążyły już nawet zająć stanowisko nie są jeszcze wstrzelane, oraz to że oddziały nieprzyjacielskie podciągane są do przodu, a więc względnie niedaleko za pierwszą linją mogą samochody pancerne zaatakować nieprzyjaciela będącego jeszcze w kolumnach marszowych.

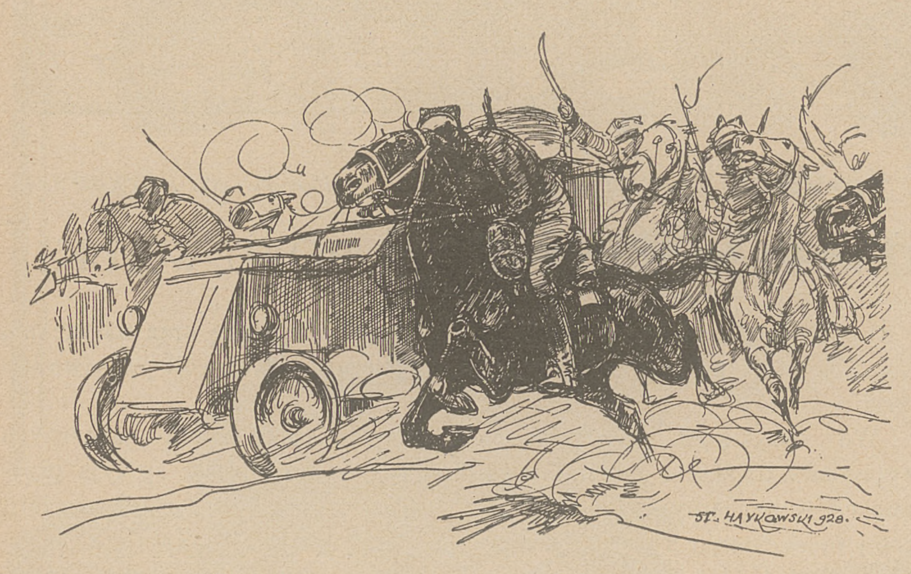
Jedynie walka zaczepna doprowadzić może do ostatecznego rozbicia nieprzyjaciela i narzucenia mu swej woli. Nacierający ujmuje inicjatywę działań w swoje ręce i nawet będąc ogólnie słabszym, może osiągnąć zwycięstwo, skupiając swe siły, aby być silniejszym od nieprzyjaciela w obranym miejscu i czasie.

W natarciu na przeciwnika, który jest słabo wyposażony w środki techniczne lub też zaskoczony nie zdążył dostatecznie zorganizować terenu, oddadzą samochody pancerne wielkie usługi przełamując opór przeciwnika w wybranych punktach frontu. Użycie oddziału samochodów pancernych może częściowo zastąpić przygotowanie artyleryjskie, które jeśli ciągnie się zbyt długo, zdradza nieprzyjacielowi nasze zamiary.

Zadaniem samochodów pancernych jest ułatwienie oddziałom własnym podejście do nieprzyjaciela na odległość szturmową zmuszając do milczenia nieprzyjacielskie karabiny maszynowe.

Na sygnał lub rozkaz natarcia, jeszcze łatwo obrócić może w porażkę chwilowe powodzenie.

Jeśli zaś natarcie się nie udało, oddziały własne starają się umocnić na stanowiskach które zajęły, bądź też na skutek poniesionych strat wycofują się do tyłu.



Niespodziewane pojawienie się samochodów pancernych stwarza dogodny psychicznie moment do wykonania szarży, wspieranej niemal do ostatka ogniem samochodów pancernych.

aby wykorzystać moment zaskoczenia, wysuwają się samochody pancerne niemal jednocześnie z oddziałami atakującemi, poczem rozwijając swą największą szybkość wywyprzedzają je i zatrzymując się dopiero w najbliższej odległości od nieprzyjaciela otwierają odrazu skuteczny ogień.

Szczególnie korzystne będzie współdziałanie samochodów pancernych podczas natarcia w konnym szyku, gdyż niespodziewane pojawienie się samochodów pancernych stworzy dogodny psychiczny moment do wykonania szarży, wspieranej do ostatka niemal ogniem broni maszynowej, którego kawalerja działająca w szyku konnym najczęściej jest pozbawiona.

Należy pamiętać, że przełamanie pierwszej pozycji nieprzyjaciela nie oznacza jeszcze powodzenia natarcia. Nieprzyjaciel przygotowuje bowiem przeciwnatarcie, które jeśli trafi na oddziały nieuporządkowane

W tym wypadku zarówno jak w razie przeciwnatarcia nieprzyjaciela, samochody pancerne śmiałemi wyjazdami naprzód i napadami ogniowemi powstrzymują nieprzyjaciela zapewniając oddziałom własnym czas potrzebny na zorganizowanie obrony lub wycofanie się.

Natarcie czołowe jest najprostszym sposobem rozbicia nieprzyjaciela i przerwania jego frontu, wymaga jednak skupienia większej ilości środków technicznych i uzyskania przewagi nad nieprzyjacielem. Inaczej zrobionego wyłomu nie da się rozszerzyć i oddziały, które wbiły się klinem w głąb ugrupowań nieprzyjaciela same znajdą się w trudnem położeniu. Dlatego też staramy się zawsze połączyć natarcie czołowe z bocznym lub oskrzydlającym.

Nie wszystkie oddziały reagują jednakowo na oskrzydlenie: jedne wycofują się w popłochu, inne bronią się dzielnie. Jednak użycie samochodów pancernych łącznie z oddziałem kawalerji lub piechoty wsadzonej na samochody ciężarowe, dla wykonania szerokiego manewru oskrzydlającego, niemal zawsze daje pożądany wynik.

Dobrze przeprowadzone natarcie decyduje o zwycięstwie, plon jego jednak zbiera się dopiero w pościgu, od którego zależy czy porażkę zadaną nieprzyjacielowi zamieni się w klęskę oraz jakie będą jej rozmiary.

Pościg jest też najbardziej sprzyjającym momentem do użycia samochodów pancernych w okresie walk pozycyjnych, gdyż oddziały przeciwnika opuszczają swe pozycje obronne i ukazują się odsłonięte na powierzchni ziemi, wycofując się przeważnie drogami. Łączność u przeciwnika działa wówczas bardzo słabo, a artylerja najgroźniejszy przeciwnik samochodów pancernych z którym nie mogą one normalnie walczyć nie może zapewnić oddziałom własnym należytego poparcia.

Pościg stanowi więc pole do popisu oddziałów samochodów pancernych, działania których muszą odznaczać się wówczas brawurą graniczącą z szaleństwem, samochody pancerne powinny pędzić wroga przed sobą, nie dając mu się opamiętać ani zatrzymać, niszczyć intensywnym ogniem wszystkie napotkane oddziały, polując zwłaszcza na artylerję będącą w marszu, tabory, dowództwa i kawalerję, tnąc konie i ludzi ogniem i wrzynając się w środek oddziałów.

W pościgu znacznie większą zdobycz w jeńcach i sprzęcie osiągniemy nie wówczas, gdy będziemy pchali przed sobą rozbitego przeciwnika, lecz wykonując śmiałe obejścia, odcinając jego linje odwrotu i niszcząc węzły komunikacyjne. Znaną jest jednak rzeczą, że „uciekający ma długie nogi", dlatego więc jeśli warunki terenowe pozwolą ruchliwość samochodów pancernych ułatwi wykonanie obejścia cofającego się nieprzyjaciela.

Przejdźmy z kolei do rozpatrzenia walki obronnej i odwrotu.

Oddziały własne przechodzą do walki obronnej, aby zyskać na czasie dla zgromadzenia większych sił, bądź też móc użyć części swych sił w innem miejscu frontu. Oddziały broniące się mają za zadanie uniemożliwić silniejszemu nieprzyjacielowi zajęcie pewnego obszaru lub ważnych punktów. W tym celu wykorzystuje się i umacnia teren, gromadzi środki techniczne stwarza sieć ognia i przeszkód.

Samochody pancerne, będąc wybitnie bronią ruchu, nawet w obronie muszą być używane zaczepnie. Użycie „bierne" t. j. do walki ogniowej pozycyjnej nie praktykuje się, gdyż pociągnęłoby to zniszczenie samochodów pancernych przez artylerję.

To też podczas pierwszego okresu walki obronnej, t. j. pojedynku artylerji i przygotowania ogniowego prezciwnika, samochody pancerne odchodzą wtył na bezpieczne stanowiska, aż do czasu przejścia przeciwnika do działań zaczepnych, wówczas będą odpierać natarcia przeciwnika lub wspierać przeciwnatarcia własne.

Przeciwnatarcie czy przeciwuderzenie powinno być wykonane jak najprędzej po osiągnięciu przez przeciwnika naszych pozycyj, kiedy jest on wyczerpany nietylko fizycznie, lecz i zdezorjentowany wskutek braku łączności, zanim się zdąży zorganizować w zajętym terenie. Jest to przytem psychicznie bardzo sprzyjający moment do napadu samochodów pancernych. W szeregach nieprzyjaciela, które brały udział w natarciu i kosztem wielkich strat i wysiłków zdobyły bronioną pozycję, następuje już pewne odprężenie napiętych poprzednio nerwów i wrażenie ulgi, że nareszcie „już się wszystko skończyło i teraz czas na innych". Jeśli wtedy niespodziewanie pojawią się samochody pancerne i oddziały nasze ruszą do szturmu, może wówczas u nieprzyjaciela łatwo nastąpić całkowite przygnębienie.

Ale nietylko do wsparcia przeciwnatarć mogą być w obronie wykorzystane samochody pancerne, używamy ich wówczas również do osłony wycofujących się oddziałów własnych, do samodzielnego lub łącznie z innemi oddziałami zabezpieczenia skrzydeł, do podtrzymania łączności lub nawiązania jej z oddziałami rozdzielonemi przez natarcie przeciwnika, do zwalczania płatowców nieprzyjacielskich i t. d.

W odwrocie wykonywanym na skutek naporu nieprzyjaciela, czy też w manewrze odwrotnym zarządzonym przez wyższe dowództwo, przydział samochodów pancernych do straży tylnej ogromnie ułatwi jej zadanie.

Szybkość posuwania się, potęga ognia i niewrażliwość na ogień karabinowy pozwalają samochodom pancernym powstrzymywać posuwanie się nieprzyjaciela zadając mu z najbliższej odległości bezkarnie straty, a potem w dowolnej chwili oderwać się od nieprzyjaciela, aby nieco dalej wznowić walkę.

Niemniej cenną rzeczą niż wyniki materjalne jest wpływ dodatni, jaki samą swą obecnością samochody pancerne wywierają na ducha tylnej straży. Pomoc samochodów pancernych będzie pożądana zarówno dla piechoty, której da możność zyskania na czasie i przestrzeni — jak i dla kawalerji, dla której oderwanie się od nieprzyjaciela, odwrót do koni i dosiadanie ich stanowi groźną chwilę.

Osłaniając odwrót muszą samochody pancerne wykazać pełne samozaparcie, nie wahając się ani na chwilę nawet za cenę własnej zguby wywalczyć możność wycofania się spokojnego oddziałów własnych.

Brak miejsca nie pozwala nam na zaznajomienie się z użyciem samochódów pancernych w wielu innych wypadkach np.: walka o ciaśninę (most, groblę i t. p.), walka w mieście, zasadzki, zwalczanie partyzantki, udział w rejdach kawalerji, zwalczanie lotników nieprzyjacielskich, ochrona transportów samochodowych i t. d. ,

Jednak i z przytoczonego poprzednio opisu sposobów wykorzystania samochodów pancernych w najbardziej charakterystycznych fazach wojny wyłania się *doniosła rola samochodów pancernych na polu walki.*



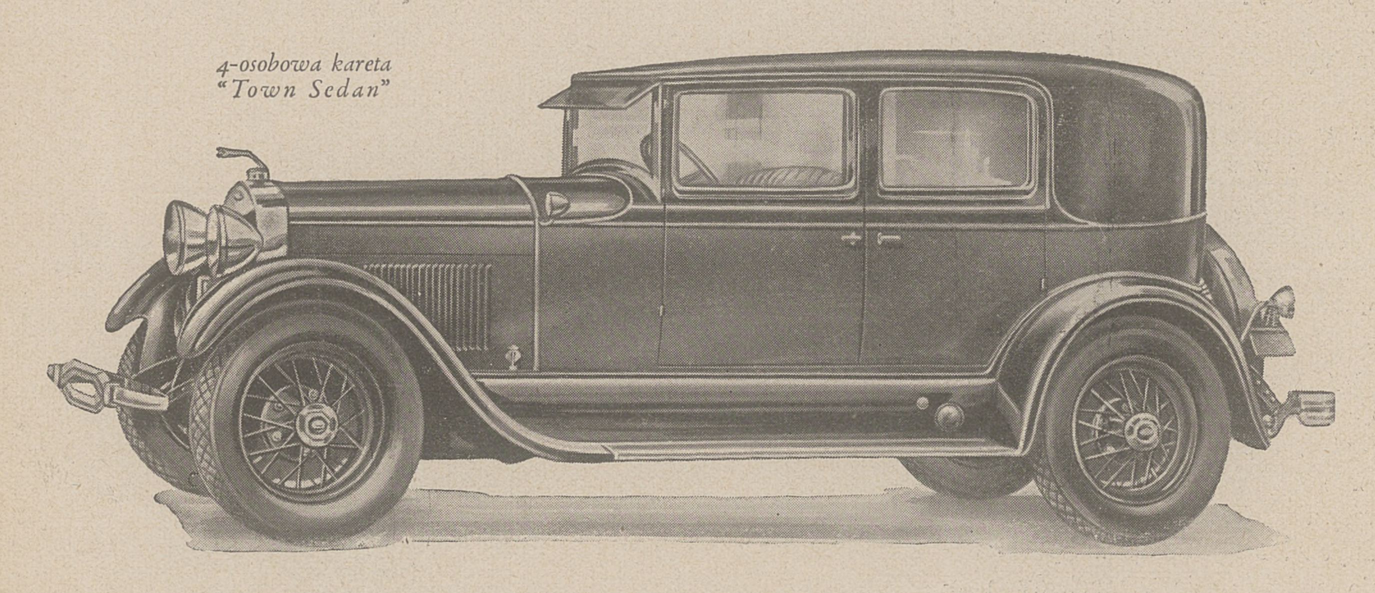
... w pościgu wrzynają się w środek uciekających oddziałów tnąc konie i ludzi ogniem...



KAŻDY znawca samochodu, gdy po obejrzeniu Lincolna dowie się jego ceny, będzie mile zdziwiony, że nie wynosi ona znacznie więcej. Wistocie, gdyby Lincoln nie był produktem organizacji Ford Motor Company, niewątpliwie cena jego byłaby o wiele wyższa, ponieważ jest on w każdym szczególe wozem wysokiej klasy, zbudowanym z najlepszych i jaknajstaranniej dobranych materjałów w sposób, zapewniający zarówno komfort, pewność jazdy i moc, jak i łatwość kierowania samochodu i utrzymania go w porządku.

Cena Lincolna nie jest istotną miarą jego jakości, lecz wyrazem specjalnych metod produkcji Ford Motor Company i licznych własnych żródeł surowców, umożliwiających sprzedaż Lincolna po stosunkowo niskiej cenie.

Ponieważ wóz ten jest w granicach możliwości zbliżony do perfekcji, fabryka nie wypuszcza t. zw. "rocznych" modeli. Zmiany w zasadniczej konstrukcji są zbyteczne, wrazie zaś wprowadzenia jakiegokolwiek udoskonalenia, każdy właściciel Lincolna ma możność zastosowania go w swym wozie.



4-osobowa kareta "Town Sedan"

ODDZIAŁ LINCOLN · FORD MOTOR COMPANY



WYSTAWA TURYSTYCZNA W CHICAGO.

Przed kilku dniami odbyło się w Izbie Handlowej Amerykańsko - Polskiej posiedzenie sprawozdawcze, na którem prezes Izby p. Kotnowski streszczał przebieg odbytej w dniach od 11 do 18 listopada 1928 w Chicago wystawy turystycznej i przemysłu ludowego.

Była to druga z kolei wystawa urządzona w Chicago w hotelu Sherman, w której udział brało kilkanaście państw europejskich i pozaeuropejskich. Na eksponaty wystawy złożyły się powiększone i artystycznie dobrane zdjęcia pejzażowe poszczególnych krajów, barwne afisze, kilimy, hafty, majolika, lalki w strojach ludowych, przedmioty rzeźbione w drzewie, oraz wydawnictwa turystyczne i artystyczne.

Pawilon Polski przedstawiał chatę wiejską, wewnątrz urządzoną artystycznie, a panie udzielające objaśnień przebrano w ludowe kostjumy co ogromnie podniosło efekt zewnętrzny pawilonów.

Aktualnością dorocznych wystaw chicagowskich są dnie poświęcone kolejno wszystkim państwom biorącym udział w wystawie na które składają się uroczysta akademja, dział koncertowy złożony z utworów najbardziej wybitnych autorów i muzyków danego kraju, oraz film krajoznawczy.

W roku ubiegłym t. zw. Dzień Polski cieszył się największem powodzeniem w czasie całej wystawy, a w dniu tym zwiedziło wystawę z górą 6.000 gości, w czem większość stanowili Polacy. Był to formalny sukces Polski, o którym szczegółowo i ze wzruszeniem pisał do kraju w swym raporcie konsul generalny Polski p. Kurnikowski. Nasi rodacy z za oceanu zachwyceni byli nietylko eksponatami przywiezionymi z Polski, ale filmem obrazującym Polskę powojenną, oraz wydawnictwami i starannie przygotowanym działem koncertowym. Przez cały dzień pawilon Polski był wprost oblężony.

Wobec takiego entuzjazmu komitet organizacyjny wystawy zaprosił Polskę jako jedną z pierwszych do wzięcia udziału w tegorocznej wystawie, udzielił bezpłatnie miejsca na pawilon i Dniem Polskim otworzył Wystawę.

Zachęcony zeszłorocznym powodzeniem postanowił komitet warszawski wystawy w Chicago tegoroczne

Jedynie tylko przez stosowanie DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK SKF osiąga się szybkość i pewność biegu



ODDZIAŁY: w Poznaniu, Gwarna Nr. 20, w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23, w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142, we Lwowie, Sykstuska Nr. 2, w Krakowie, Wiślna Nr. 9

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

eksponaty przygotować jeszcze staranniej niż w roku ubiegłym, a ponieważ przedmioty wystawione w roku 1927 pozostały zupełnie nieuszkodzone, w roku bieżącym postanowiono je tylko uzupełnić nowemi. Prezesem komitetu został wybrany prezes Izby Handlowej Amerykańsko - Polskiej p. Leopold Kotnowski.

Uzupełnieniem eksponatów były fotografje, barwne afisze nadesłane przez Polski Związek Narciarski, oraz wydawnictwa. Dla uzupełnienia tych ostatnich wydano specjalny listopadowy numer „POLAND" (miesięcznik w języku angielskim, wychodzący w Stanach Zjednoczonych, poświęcony sprawom Polski).

Na miejscu w Chicago reprezentowali Polskę i przygotowywali pawilon konsulat generalny w Chicago i Polsko - Amerykańska Izba Handlowa w New Yorku, w której urządzono nawet po zamknięciu wystawy stałą wystawę z przedmiotów wystawionych na wystawie w pawilonie Polskim.

Z państw innych w wystawie wzięły udział Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Kuba, Danja, Francja, Niemcy, Węgry, Włochy, Jugosławja, Litwa, Meksyk, Holandja, Norwegja, Rumunja, Szwecja, Szwajcarja i Japonja.

Oprócz tego w osobnej części wzięły udział firmy przedsiębiorstw okrętowych, zastępców linji okrętowych i przedsiębiorstw związanych z ruchem turystycznym. Stowarzyszenie Polskich Agencji Okrętowych w Chicago urządziło w tej części wystawy osobny kiosk, w którym silnie reklamowało ruch turystyczny i wycieczki do Polski przy pomocy własnych broszur i ulotek.

Wystawę według obliczeń komitetu zwiedziło około 29.000 osób, a w tym okresie czasu największą frekwencję wykazały Dzień Polski (4.374 osób) i dzień zamknięcia (4.778 osób).

Następna wystawa odbędzie się w r. 1930.

Należy przypuszczać, że Automobilklub nie pominie tej okazji, by nawiązać kontakt z turystami Stanów Zjednoczonych. Mapy dróg, odpowiednich do turystyki samochodowej, fotografje tych dróg i rzeczowe informacje mogłyby rozwiać dużo przesądów o Polsce i ściągnąć do nas licznych turystów - automobilistów z Ameryki.

Marja Szachówna.

KRONIKA TURYSTYCZNA

Wobec spodziewanego w roku bieżącym dużego napływu turystów zagranicznych z okazji otwarcia Wystawy Poznańskiej, oraz wzmagającego się z roku na rok ruchu turystycznego wewnątrz Polski postanowił rząd ująć w swe ręce akcję, zmierzającą do zainteresowania Polską turystów zagranicznych, oraz do poczynienia w samej Polsce udogodnień, któreby ruch ten dla państwa bardzo ważny ze względów ekonomicznych i ze względu na poprawę bilansu płatniczego, ułatwiły.

W tym celu powołano do życia przy Ministerstwie Skarbu Międzyministerjalną Komisję dla zbadania zagadnień turystyki pod przewodnictwem dyrektora departamentu ogólnego p. Starzyńskiego.

Pierwsze posiedzenie tej komisji odbyło się 13 listopada 1928 przy udziale kilkudziesięciu delegatów rozmaitych ministerstw, wśród których znalazło się dziesięciu dyrektorów departamentu, co świadczy o tem, że odnośne ministerstwa przykładają do wyniku obrad komisji dużą wagę.

Materjał przygotowany do rozpatrzenia przez tę komisję okazał się jednak tak obszerny i dotyczący tylu różnych zagadnień ekonomicznych, że z komisji wyłoniono cztery podkomisje do poszczególnych spraw.

Na czele Podkomisji Hotelarskiej stanął dyr. dep. M. P. i H. dr. Kożuchowski, a na dotychczasowych posiedzeniach, w których w charakterze eksperta brał też udział prezes naczelnej organizacji hotelarskiej p. Kozieradzki, omówiono



Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów „ERGS" Warszawa, Elektoralna 10. Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju AKUMULATORY (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY w ROKU 1873
ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta“ jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta“ Bank, Ratajczaka; 7 Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rreczypospolitej Polskiej.

sprawy niezbędności stworzenia przy M. P. i H. instruktoratu dla spraw hotelarskich, zorganizowania przez Bank Gospodarstwa Krajowego kredytu hotelarskiego, uproszczenia przepisów meldunkowych dla cudzoziemców, oraz statystyki ruchu turystów zagranicznych w Polsce.

Na czele Podkomisji Komunikacyjnej stanął dyr. dep. Min. Komunikacji dr. Franciszek Moskwa, a do najważniejszych spraw na niej omawianych należą: sprawa zniżek dla turystów, sprawa zadań nowego biura podróży na polu propagandy turystycznej Polski i organizacja wycieczek cudzoziemców, map automobilowych, kursu autobusów, autocary etc.

Przewodnictwo Podkomisji Ogólno Organizacyjnej objął pułk. Juljusz Ulrych, a zadaniem tej komisji jest ustalenie kalendarza atrakcji dla cudzoziemców, na rok bieżący (zjazdy, kongresy, wystawy, uroczystości ludowe itp. realne przygotowanie ułatwień dla cudzoziemców przy zwiedzaniu Polski w bieżącym roku, oraz zasadnicze zagadnienia organizacyjne z dziedziny turystyki.

Wreszcie na czele Podkomisji Wydawniczo Propagandowej stanął dr. M. Orłowicz, a do zadań tej komisji należą: zestawienie potrzeb w dziedzinie literatury turystycznej, zarówno przewodnikowej, jak i propagandowej w języku polskim i w językach obcych, oraz przygotowanie szeregu wniosków dotyczących propagandy turystyki przy pomocy filmu, przezroczów, afiszów, pocztówek z widokami, albumów, działalności biur podróży itp. a wreszcie kosztorysu związanych z tem wydatków.

Raz na miesiąc zbierają się przewodniczący wszystkich podkomisji pod przewodnictwem p. Starzyńskiego, przedstawiają sobie wszystkie uchwały omówione na podkomisjach, wybierają z nich te, które są najważniejsze, najpilniejsze i możliwe do zrealizowania, a po omówieniu wszystkich zagadnień przedstawią te uchwały poszczególnym ministerstwom jako postulaty do zrealizowania, o ile znajdą się potrzebne na to fundusze.

Marja Szachówna.

KALENDARZ SPORTOWY
Polskiego Związku Motocyklowego na 1929 r.

LUTY			
2-3	Rajd zimowy	Union Łódź	250 km
17	Dzień zimowy (wyścigi narciarzy za motorami).	A. Z. S. Warszawa	
KWIECIEŃ			
14	Konkurs jazdy terenowej	P. K. M. Warszawa	
21	Rajd dookoła Łodzi	Union Łódź	260 km
28	Rajd Śląski.	Śląski K. M.	250 km
MAJ			
5	Bieg naprzełaj dookoła Lwowa	Małop. K. M.	
12	Konkurs piękności motocykli	P. K. M. Warszawa	
19-20	Rajd Lwów—Jaremcze	Małop. K. M.	500 km
26	Wyścigi otwarcia sezonu.	P. K. M. Warszawa	100 km
CZERWIEC			
1	Rajd do Cieszyna	A. Z. S. Warszawa	ca 450 km
2	Tourist Trophy Cieszyn	A. Z. S. Cieszyn	
8	Zjazd gwiaździsty do Poznania	Wkp. K. M.	
9	Rajd Lwów—Stryj - Lwów	Małop. K. M.	150 km
15	Zjazd gwiaździsty do Katowic	Śl. K. M.	
16	Międzynarodowe wyścigi na Śląsku	Śl. K. M.	
19-20	Rajd Lwów—Krynica—Lwów	Małop. K. M.	700 km
23	Rajd dookoła wojew. Łódzkiego	Union Łódź	ca 400 km
28-29-30	Rajd P. Z. M.	P. Z. M.	ca 1200 km
LIPIEC			
7	Mistrzostwo Pomorza	K. M. Grudziądz	180 km
14	Gymkhana we Lwowie	Małop. K. M.	
14	Gymkhana w Warszawie	P. K. M. Warszawa	
21	Zjazd gwiaździsty do Łodzi	Union Łódź	
28	Kilometre lance.	Śl. K. M.	
SIERPIEŃ			
4	Wyścigi szosowe	Częstoch. T. C.	100 km
11	Zjazd gwiaździsty do Gdyni	K. M. Grudziądz	
15	Gymkhana w Łodzi	Union Łódź	
18	Zjazd Gwiaździsty na wioślarskie mistrzostwo Europy	A. Z. S. Warszawa	
31	Zjazd gwiaździsty na Grand Prix Polski.	P. Z. M.	
WRZESIEŃ			
1	Grand Prix Polski	P. Z. M.	
8	Mistrzostwo Lwowa	Małop. K. M.	20 km
15	Zjazd gwiaździsty do Częstochowy	Częstochowskie T. C.	
23	Wyścig na torze płaskim	Union Łódź	
29	Mistrzostwo Śląska.	Śl. K. M.	

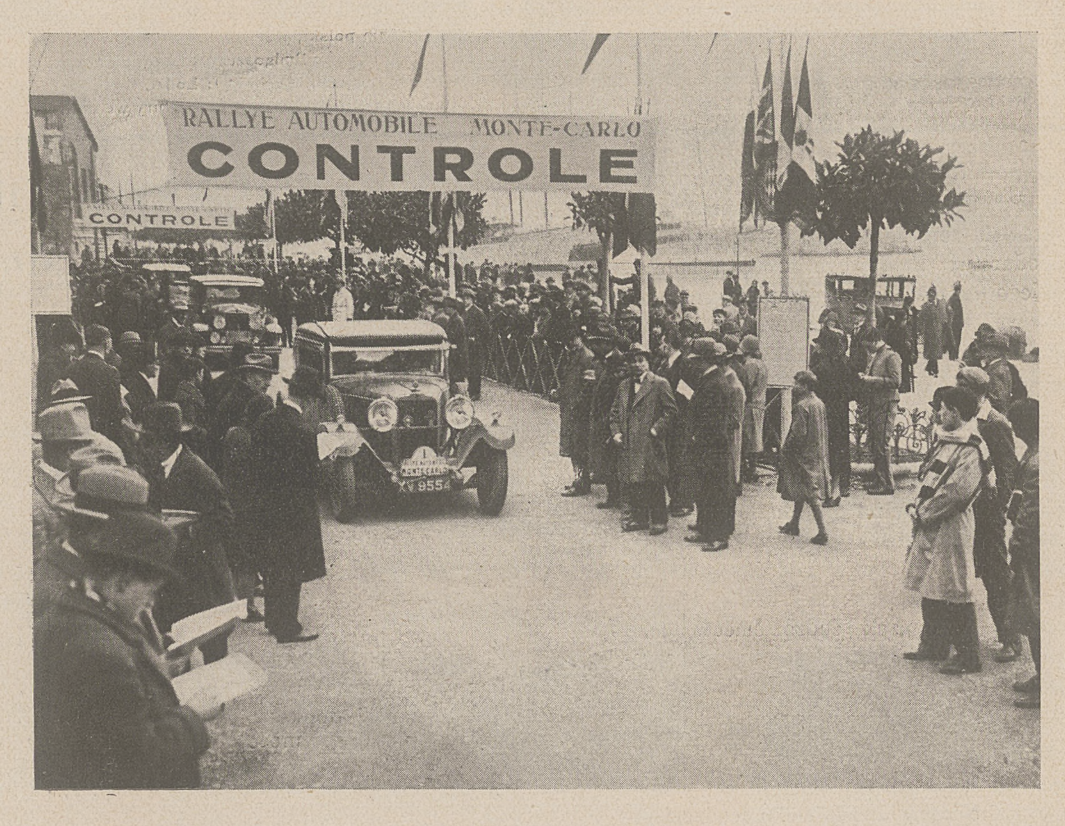
Od 1 maja do 1 października r. b. Konkurs Turystyczny Polskiego Związku Motocyklowego, na który została wyznaczona nagroda Redakcji „Auto“ w sumie zł. 200 za najładniejsze ilustracje turystyczne, z prawem reprodukcji tychże w czasopiśmie „Auto“.

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO MONTE CARLO

Wiadomości ze Zjazdu Gwiaździstego do Monte Carlo nadeszły do Warszawy, gdy nasz numer przygotowany już był do druku. Bardziej szczegółowe sprawozdanie musimy przeto odłożyć do następnego numeru, podając narazie tylko krótkie informacje, nie wiele zresztą pełniejsze od tych, jakie podała prasa tygodniowa i codzienna.

A więc, ostateczna klasyfikacja na pierwszych sześciu miejscach wypadła jak następuje:

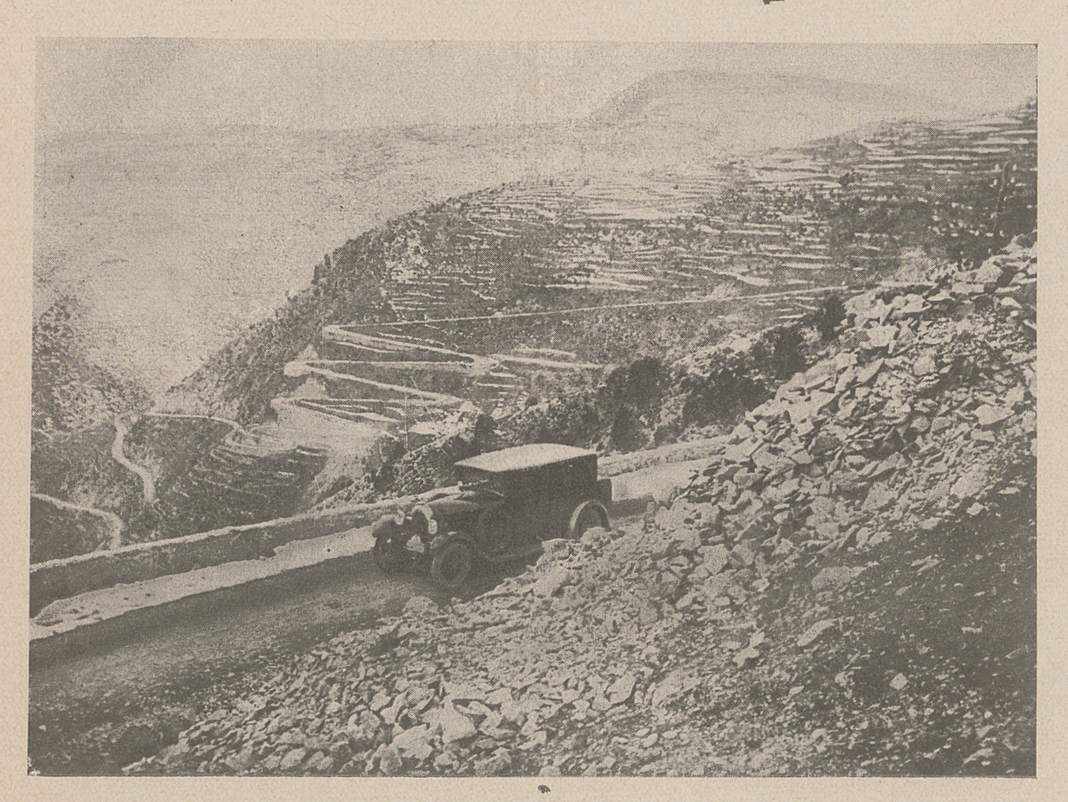
1. Van Eijck na samochodzie Graham Paige, start ze Sztokholmu, przebyta odległość 2963 kilometry.
2. Szmick na samochodzie Weiss Manfred, start z Bukaresztu.
3. Visser na samochodzie Lancia, start z Helsingforsu.
4. Morillon na samochodzie Peugeot, start z Gibraltaru.
5. Berlesco na samochodzie Citroën, start z Bukaresztu.
6. Petit na samochodzie La Licorne, start z Warszawy.



Punkt kontrolny na miejscu Zjazdu.

Ogółem wyruszyło na Zjazd do Monte Carlo 64 zawodników, a przybyło na miejce w określonym terminie 24. Pozostali nie zdołali przezwyciężyć w przepisanym czasie tych wszystkich przeszkód jakie tegoroczna zima spiętrzyła na ich drogach.

W szczególnie trudnych warunkach znaleźli się zawodnicy wyruszający z Polski. Początkowo start był zaprojektowany ze Lwowa. Zawodnicy, którzy na dzień lub dwa dni przed terminem wyruszyli do tego miasta bądź z Warszawy bądź z Krakowa napotkali na tak wielkie zaspy śnieżne, że *nie mogli dojechać na miejsce startu.* Po wyczerpującej walce z przeciwnościami musieli zawrócić i przemęczeni startowali na drugi dzień z Warszawy, obierając drogę przez Berlin, Brukselę i Paryż.

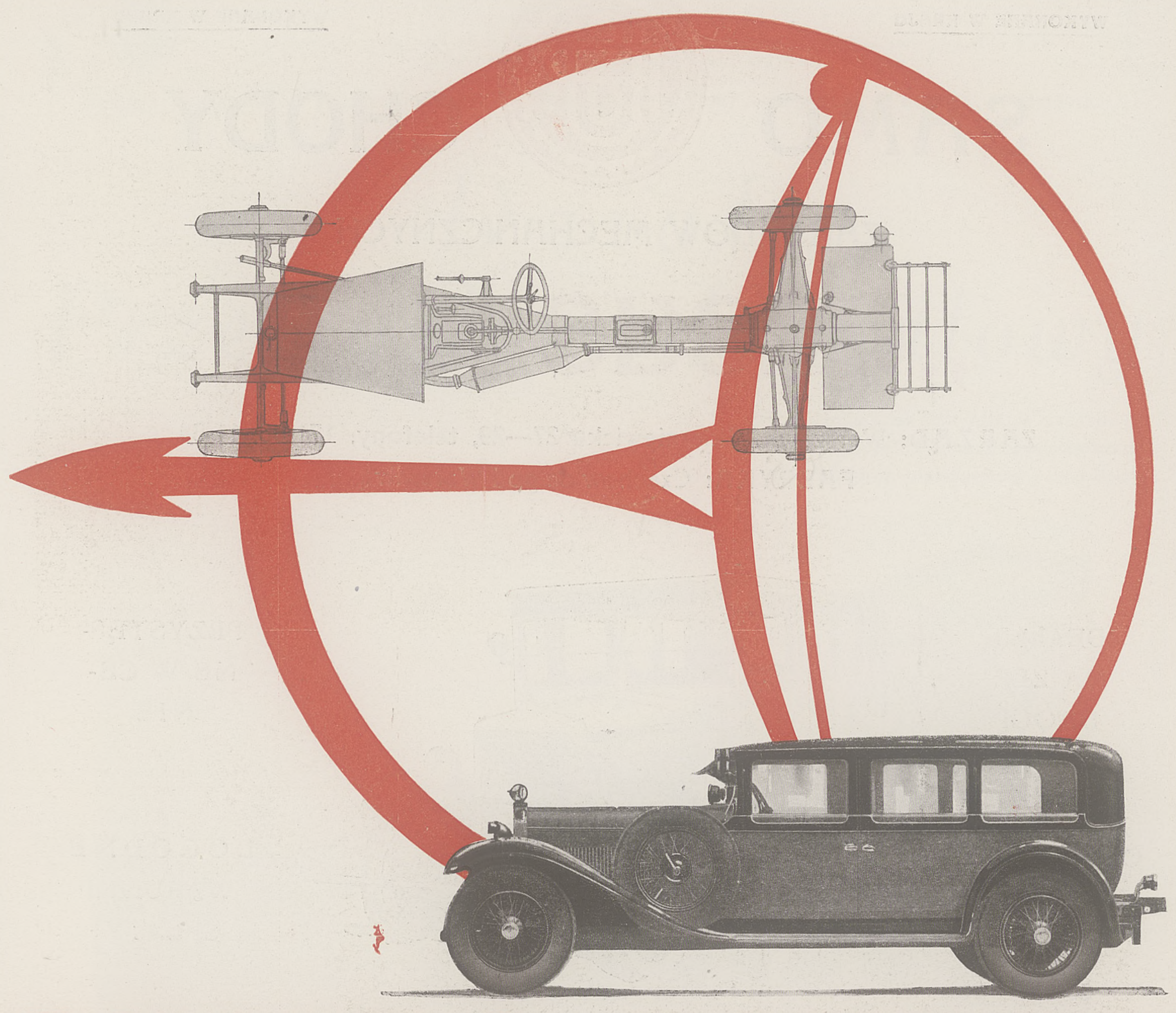


Zawodnik Pommier na samochodzie Talbot na przełęczy Braus w czasie próby regularności maszyn.

Dla uczestników Zjazdu zorganizowana była surowa próba regularności maszyn. Próba odbywała się na ostrem wzniesieniu na przełęczy Braus i polegała na przejechaniu 160 km. z minimalną średnią szybkością 32 km./godz. Najlepszy wynik na tej próbie wykazał Visser na samochodzie Lancia.

B E Z R A M O W Y

12/70 K. M. z ruchomemi tylnemi osiami 6 CYL.



AUSTRO DAIMLER

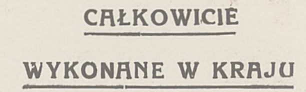
Niedoścignione bezpieczeństwo jazdy, nisko położony punkt ciężkości, raptowne przyśpieszenie, nadzwyczaj łatwe pokonywanie wzniesień, wytworny wygląd

AUSTRO-DAIMLER
WARSZAWA
UL. WIERZBOWA Nr. 6

KRAKÓW, ulica Wiślna 12
POZNAŃ, ulica Dąbrowskiego 7
LWÓW, pasaż Mikolascha
ŁÓDŹ, ulica Piotrkowska 175

BYDGOSZCZ, ulica Gdańska 152
KATOWICE, ulica Piłsudskiego 10
TARNÓW, ulica Mościcklego 4
GDAŃSK, Vorst. Graben 49

CAŁKOWICIE
WYKONANE W KRAJU





CHODY

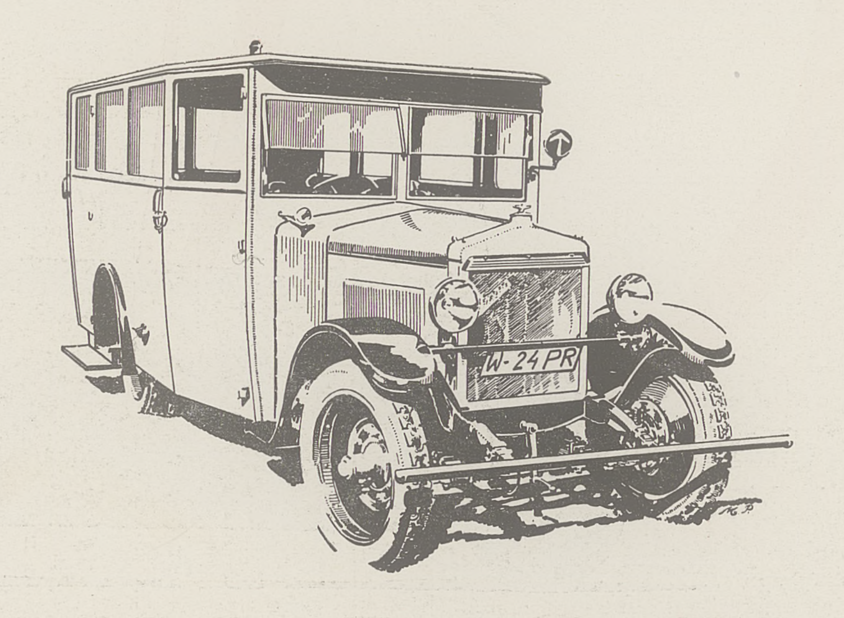
ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS" S. A.

ZARZĄD: Warszawa, Skierniewicka 27—29, telefony: 171-06, 11-84
FABRYKA: Czechowice pod Warszawą

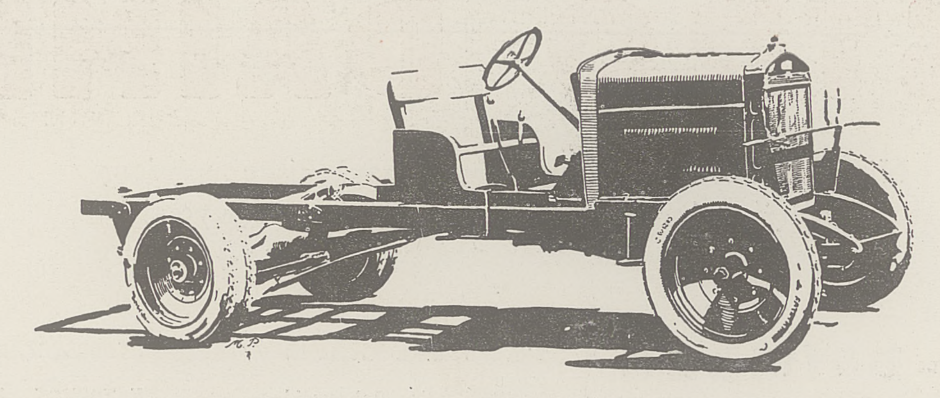
IDEALNE NA ZŁE DROGI

PRZYSTĘPNE W CENIE



OSZCZĘDNE i TRWAŁE

DOGODNE WARUNKI SPŁATY



KOSZTORYSY WYSYŁAMY NA ŻĄDANIE.

• • CHEVROLET • • PONTIAC • • OLDSMOBILE • • OAKLAND • • BUICK • • LA SALLE • • CADILLAC • • CHRYSLER • •

VOISIN • TALBOT •

ELIS



BOBROWSCY I SŁUBICKI INŻ. ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I AUTORYZOWANA OBSŁUGA
DELCO- EMY
LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD. WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TEL. 301-48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁATWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

STUDEBAKER • 8 •

• • ERSKINE • • AUBURN • • PACKARD • • STUTZ • • PIERCE-ARROW • • FIAT • • RENAULT • • CITROEN • • MINERVA • •

Dział Przemysłowo-Handlowy

Dział ten ma na celu bliższe zapoznanie Czytelników „Auta" z firmami samochodowemi i ich działalnością przemysłową i handlową

Za 3 miesiące otwarcie P. W. K. w Poznaniu

Trzy miesiące już tylko dzielą nas od chwili otwarcia P.W.K. Niedawno puste przestrzenie pokryły się ogromną ilością gmachów i pawilonów; tam. gdzie dotąd leżały szare. podmiejskie. wyboiste ugory — powstały ulice, skwery. stadjony; zaroiło się na placach ludźmi. rozbłysło światłami, — i na oczach mieszkańców poznańskich w tymże Poznaniu wyrosło miasto nowe. które żyć będzie życiem swoistem przez okres kilka miesięcy — i z chwałą przejdzie do historji.

A jeżeli to. co już dokonanem zostało. jest owocem pracy 20 miesięcy całego zespołu ludzi. wyłącznie tej sprawie oddanych. to niemniej reszta czasu do maja wypełniona będzie trudem nader intensywnym, skoro teraz z kolei przyjdzie rozmieścić w gmachach i pawilonach setki tysięcy eksponatów. całości nadając przejrzystość i piękno. które wyłącznie za pomocą harmonji i celowości osiągnąć można. Ogrom pra-

Kazimierz WATRAKIEWICZ
ADWOKAT
otworzył kancelarję przy ul. Poznańskiej 22 (tel. 137-40)

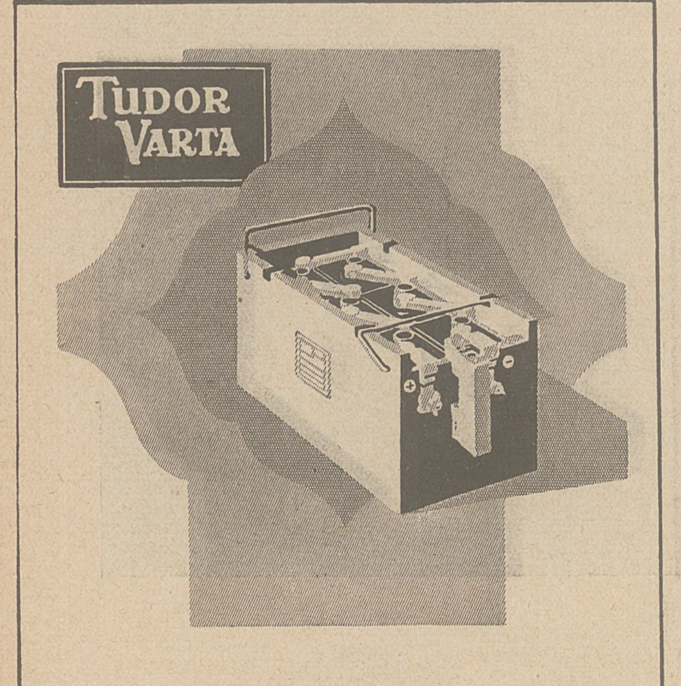
SPECJALNOŚĆ: wypadki i spory, odpowiedzialność i odszkodowania na tle ruchu samochodowego, komunikacji kolejowej, żeglugi wodnej i napowietrznej.
Przyjmuje — z wyłącz. czwartków — rano 8 — 9 i 16 — 18 g.

cy objąć nietrudno, gdy się zważy, że na Wystawie reprezentowane będą: sztuka i kultura, przemysł i rolnictwo. emigracja i wychowanie fizyczne; że Wystawa agend rządowych sama dla siebie stanowi wielką całość (wojsko, poczta i telegraf, min. oświaty, spraw wewnętrznych, spraw zagranicznych i monopole), że jest nader znaczna liczba organizacyj społecznych w Polsce, mających czem się pochwalić, że trzeba było stworzyć cały t. zw. park rozrywkowy, o niebanalnych atrakcjach; że ostatecznie każdy, *literalnie każdy*, pragnie dać swojemu pawilonowi i swojej produkcji jaknajbardziej interesujący charakter i jaknajpiękniejsze otoczenie.

We współczesnem życiu społeczeństw czynniki ekonomiczne posiadają dominujące znaczenie. Dlatego, też udział gospodarstwa narodowego na Powszechnej Wystawie Krajowej zajmuje najwięcej miejsca i reprezentowany będzie najokazalej. Wszystkie siły gospodarczego życia Polski będą należycie reprezentowane. Zostanie zobrazowany *cały* przemysł, zarówno pod względem gospodarczej, jak technicznej organizacji, oraz możliwości rozwojowych. Powierzchnia oddana pod stoiska w pawilonach administracyjnych przez P.W.K. wynosi 50.000 m², nie licząc w tem pawilonów własnych wystawców, oraz pawilonów rządowych. Wśród grup wystawowych przemysłu czołowe miejsce zajmuje górnictwo, połączone z hutnictwem. Ten największy dział polskiej produkcji przemysłowej, noszący charakter wybitnie eksportowy i zatrudniający około 37% ogółu robotników przemysłowych, reprezentowany będzie w szeregu grup i klas jednolitych gospodarczo i powiązanych logicznie.

W sąsiedztwie górnictwa i hutnictwa, jako gospodarczo z nimi związany i opierający się na hutnictwie, wystawiony zostanie przemysł metalowy, reprezentowany w grupie XIII i XIV. Pierwsza obejmuje konstrukcje żelazne, kotły parowe, sprzęty metalowe, jak: łóżka, kasy ogniotrwałe, masowe narzędzia użytku domowego, galanterję metalową, broń itp. podczas gdy na grupę XIV „Przemysł Maszyn, Narzędzi i Aparatów" złożą się maszyny parowe, silniki gazowe i spalinowe, lokomobile dla przemysłu, pompy, armatury różnego rodzaju, aparaty i narzędzia precyzyjne. Cała nowoczesna technika maszynowa, czynnik postępu kultury gospodarczej, znajdzie pełną reprezentację.

Przemysł Środków Przewozowych tworzy grupę XV i obejmuje parowozy, wagony, urządzenia kolejowe, kolejki polowe, samoloty, łodzie, *samochody, motocykle*, rowery i wszelkiego rodzaju pojazdy konne. Organizacji tej grupy podjął się również Polski Związek Przemysłowców Metalowych.



20% oszczędności
dają używane powszechnie zagranicą
TABLETKI
UNCLE SAM-AUTO
BENZYNOWE
konserwujące motor, **niedopuszczające** do osadzania się sadzy w cylindrach, na tłoku, zaworach i świecy zapałowej, **ułatwiające** start zimą
Liczne świadectwa użyteczności i prób krajowe i zagraniczne
Żądać wszędzie w składach i sklepach automobilowych
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
DOM HANDLOWY
„ARWID"
WARSZAWA
Daniłowiczowska № 8, m. 24. Telefon № 93-99

NOWY ETAP W ROZWOJU FIRMY „AUTO-TRAKTOR“



Z liczby gości, obecnych na poświęceniu, widoczni są na fotografji ks. dr. Niemira, pp. Jan Rudnicki i Z. Niedzwiecki, dyrektorzy firmy Kooprolna, p. Kotnowski prezes Izby Polsko-Ameryk., p. Szydelski przedstawiciel M. R. P., p. mjr. Filipowicz z I. dyonu sam., mec. Rodkiewicz—przedstawiciel władz miejskich oraz przedstawiciele prasy.

W dniu 19 stycznia odbyło się poświęcenie nowego lokalu Firmy „Auto-Traktor", Reprezentacji Ford Motor Company.

Firma „Auto-Traktor" założona została w kwietniu 1927 roku. Dzięki sprężystemu kierownictwu oraz szybkiej i sprawnej obsłudze pozyskała sobie w bardzo krótkim czasie szeroką klijentelę. Następujący w związku z tem szybki rozwój interesów zmusił Firmę do opuszczenia dotychczasowej siedziby przy ulicy Ossolińskich 4 i do przeniesienia się do nowego obszernegó lokalu w gmachu Hotelu Europejskiego od strony Placu Marszałka Piłsudskiego.

Uroczystość poświęcenia odbyła się wspaniale przy udziale licznie reprezentowanych sfer rządowych, wojskowych, przemysłowych, ziemiaństwa i prasy.

Zebrani wyrażali niejednokrotnie podziw dla gienjuszu Henryka Forda, który potrafił stworzyć tak kolosalną fabrykę samochodów i dać za tak niską cenę wóz tak wysokiej wartości.

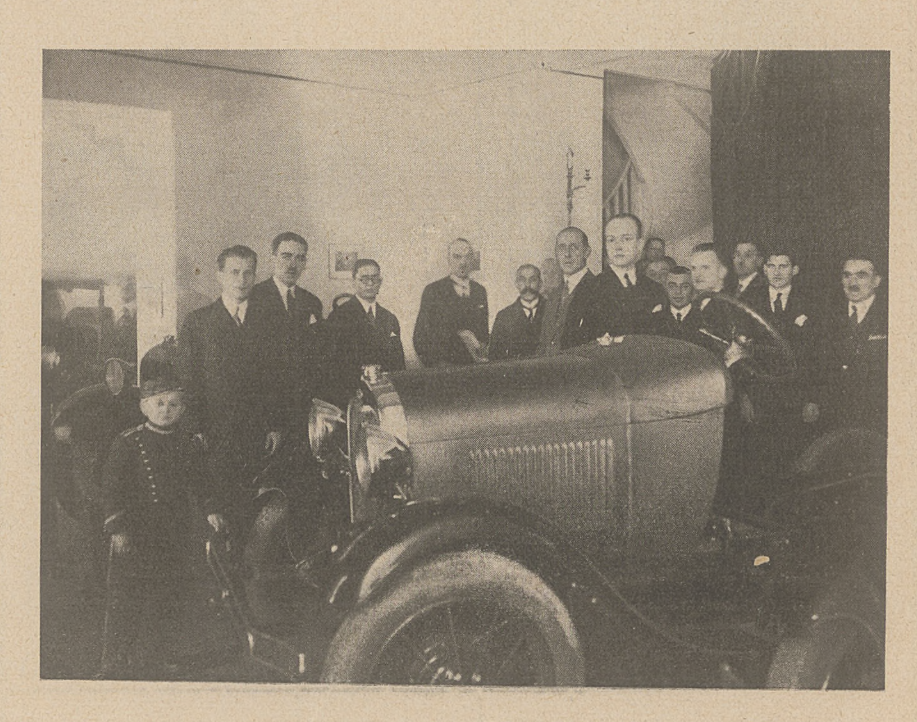
Firma „Auto Traktor" iście po amerykańsku zorganizowała uroczystość, nie dając gościom nudzić się ani przez jedną chwilę. Podczas przyjęcia wyświetlany był bardzo ciekawy film, ilustrujący fabrykację nowego modelu Forda i przebieg ciężkich prób, jakim był poddany ten model przed ukazaniem się na rynku.

Podczas uroczystości udało nam się zebrać kilka ciekawych informacyj co do obecnej sytuacji na rynku samochodowym w Ameryce. Otóż Zakłady Forda produkują obecnie 8 i $1/2$ tysiąca samochodów dziennie. Produkcja ta pomimo kolosalnych rozmiarów nie jest w stanie pokryć dotychczasowego zapotrzebowania i w najbliższej przyszłości należy oczekiwać dalszego zwiększenia wydajności fabryki.

Organizacja Forda daje gwarancję wszystkim nabywcom łatwego nabycia dowolnej części zamiennej i kładzie specjalny nacisk na dział obsługi. Części do samochodu Ford sprzedawane są po bardzo niskich cenach, co jest niezmiernie ważne dla posiadaczy tych samochodów i jest przez nich należycie oceniane.

Nowy traktor Fordson będzie fabrykowany obecnie w Cork w Irlandji. Będzie on w wielu ważnych punktach zmieniony w porównaniu do poprzedniego modelu. Moc silnika będzie powiększona o pięć koni mech., to znaczy wynosić będzie około 30 M. K. Do zapalania zastosowany będzie system Boscha i starter tejże firmy. System smarowania zostanie również zmieniony i traktor zaopatrzony będzie w filtr do oliwy. Konstrukcja przekładni została zmieniona w tym kierunku, że zastosowano podwójne łożysko. Hamulec przekładniowy będzie posiadał więcej tarcz, przez co zwiększy się znacznie łatwość hamowania. Błotniki będą częścią składową traktora i koszt ich włączony będzie do ogólnej ceny.

Cena traktora będzie niewątpliwie wyższa niż poprzednio. Co do terminu dostawy, to nie da on się jeszcze zupełnie ściśle określić, zostaliśmy jednak zapewnieni, że nowe traktory przybędą w końcu lutego, tak że w każdym razie będą mogły być użyte już w okresie tegorocznej orki wiosennej.



Goście zgromadzeni przy nowem podwoziu „Forda“

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Otrzymaliśmy z Ministerstwa Przemysłu i Handlu zawiadomienie, że w lutym i marcu b. r. odbędzie się w Kopenhadze wystawa samochodów i motocykli. Wystawa ta dzielić się będzie na dwie sekcje:

1) Pojazdy osobowe miejskie i turystyczne, akcesorja i pneumatyki, odzież dla automobilistów, różne: ubezpieczenie samochodów, prasa fachowa, kluby itp.

Czas trwania pierwszej sekcji od 22 lutego do 3 marca b. r.

2) Motocykle, motory dla marynarki i łodzi motorowych, samochody ciężarowe, autobusy i traktory, akcesorja i pneumatyki, różne.

Czas trwania drugiej sekcji od 9-go marca do 17 marca b. r.

Ceny miejsc są następujące: w pierwszej sekcji 35 koron duńskich za metr kwadratowy, plus 33 $^1/_3$% za miejsca szerokości 2 mtr. od ściany (4.5 mtr. wysokości). W drugiej sekcji 10 koron duńskich za metr kwadratowy. Biuro wystawy mieści się w Kopenhadze, K. Rosenborggade 7. Bliższe szczegóły w Wydziale Handlu Zagranicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

W ramach wiosennych targów wiedeńskich (10—17 marzec r b.) odbędzie się międzynarodowa wystawa samochodowa we Wiedniu. Jak słychać, wielkie zainteresowanie się automobilizmem użytkowym zarówno w Austrji, jak we wszystkich państwach, przyczem zarówno w sferach prywatnych, jak i rządowych skłoni organizatorów wystawy do zwrócenia specjalnej uwagi na ten dział przemysłu samochodowego i pod tym względem wystawa wiedeńska będzie upodobniona do mającej się odbyć w tym samym mniej więcej czasie wystawy samochodów użytkowych w Lipsku w ramach wiosennych Targów Lipskich. Nie zmniejsza to w niczem znaczenia wystawy w zakresie samochodów osobowych. Dotychczas zainteresowały się wystawą przemysły: austrjacki, niemiecki, francuski, włoski, angielski, belgijski, i czechosłowacki. Niektóre amerykańskie fabryki gotowe są wziąć udział w wystawie pod pewnemi jednak warunkami. Jakkolwiek wystawa samochodowa zapowiada się w tym roku wyjątkowo ciekawie, niemniej jednak punkt jej ciężkości przeniesie się, według informacji, na motocyklizm, który będzie reprezentowanym przez wszystkie kraje, posiadające produkcję motocyklową. Specjalnie będzie wystawa obesłana przez przemysł motocyklowy angielski.

Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m-cu grudniu 1928 r. według marek fabrycznych:

	Marka fabryczna	ILOŚĆ: Razem	Osobowe: do własnego użytku	Osobowe: dorożki	Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle
1.	As.	3	—	3	—	—	—	—
2.	Auburn	1	1	—	—	—	—	—
3.	Austro-Daimler	1	1	—	—	—	—	—
4.	Berliet	1	—	1	—	—	—	—
5.	Citroën	10	3	7	—	—	—	—
6.	Chevrolet	45	8	32	1	4	—	—
7.	Chenard Walcker	5	—	5	—	—	—	—
8.	Chaigneau Brasier	1	—	1	—	—	—	—
9.	Chrysler	2	—	1	—	1	—	—
10.	Douglas	1	—	—	—	—	—	1
11.	Delahaye	4	—	4	—	—	—	—
12.	Essex	1	1	—	—	—	—	—
13	F. N.	2	—	—	—	—	—	2
14.	Ford	11	3	2	—	6	—	—
15.	Fiat	1	1	—	—	—	—	—
16.	Gnome Rhone	1	—	—	—	—	—	1
17.	Graham Brothers	1	—	—	—	—	1	—
18.	Lancia	1	1	—	—	.	—	—
19.	La Buire	1	—	1	—	—	—	—
20.	Morris	27	—	26	1	—	—	
21.	Mercedes Benz	1	1	—	—	—	—	—
22.	Minerva	1	1	—	—	—	—	—
23.	Mannesman Mulag	1	—	—	—	1	—	—
24.	Oakland	1	1	—	—	—	—	—
25.	Peugeot	6	1	5	—	—	—	—
26.	Packard	3	1	—	—	2	—	—
27.	Praga	2	—	2	—	—	—	—
28.	Renault	6	2	4	—	—	—	—
29.	Rugby	19	2	15	—	2	—	—
30.	Studebaker	1	—	—	1	—	—	—
31.	Skoda	1	1	—		—	—	—
32.	Tatra	5	2	3	—	—	—	—
33.	Unic	4	—	4	—	—	—	—
	Razem w grudniu 1928 r.	171	31	116	3	16	1	4

(X) Bureau Permanent w Paryżu podaje następujące terminy wystaw międzynarodowych w roku bieżącym:

11—20 styczeń w Amsterdamie, 26 styczeń—2 luty w Chicago, 30 styczeń—16 luty w Rzymie, 6—16 lutego w Kairze, 22 luty—3 marzec w Kopenhadze, 10—17 marzec w Wiedniu, 3—24 marzec w Genewie, 12—17 kwietnia w Medjolanie, 1—11 maja w Barcelonie w ramach wielkiej wystawy międzynarodowej, która trwać będzie od maja do września, 19—26 maja w Budapeszcie, *3—13 października w Paryżu salon samochodów osobowych,* 17—27 października w Londynie, 23—31 października w Pradze, *24 październik do 3 listopada w Paryżu salon motocyklowy,* 14—24 listopada w Berlinie, *31 listopad do 1 grudnia w Paryżu salon samochodów użytkowych* i wreszcie 7—15 grudnia salon brukselski.

Pozatem zapowiedziana jest w ramach międzynarodowych Targów lipskich w marcu b. r. wystawa samochodów ciężarowych na wzór ubiegłego roku i projektowana wystawa w Polsce, zainicjowana przez Wielkopolski Klub Samochodowy. Byłoby rzeczą ze wszech miar pożądaną, by nareszcie i w Polsce doszła do skutku raz przecież jedna choć wystawa samochodowa.

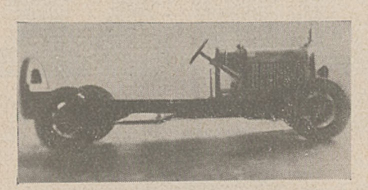
(X) Zamknięcie rachunkowe fabryki Citröen'a za pierwsze półrocze 1928 r. wykazuje następujące sumy, przyczem podane tu sumy w nawiasach oznaczają analogiczne pozycje, dotyczące całego roku 1927:

AVIONS VOISIN

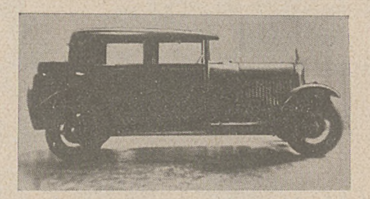
18 REKORDÓW ŚWIATOWYCH 18



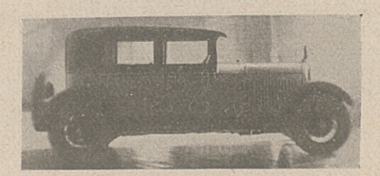
VOISIN SIX



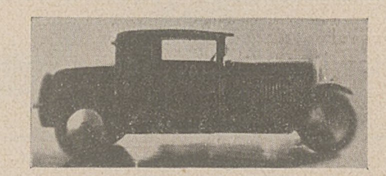
Podwczie 13 K. M. Waga 1080 kg.



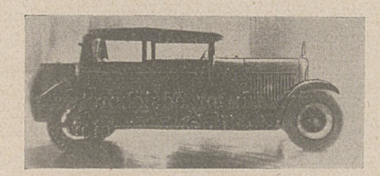
13 K. M. Cond. Int. 5 osob. Waga 300 kg.
Karoserja VOISIN.



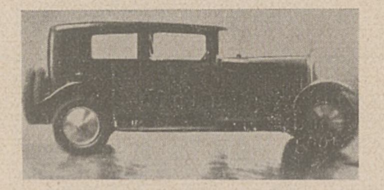
Karoserja MANFSIUS. Waga 350 kg.
Na podwoziu 13 K. M.



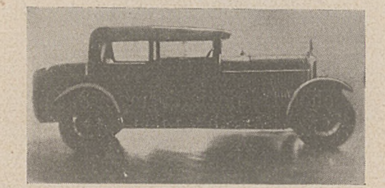
13 K. M. Cabriolet 2 osob. Waga 235 kg.
Karoserja VOISIN.



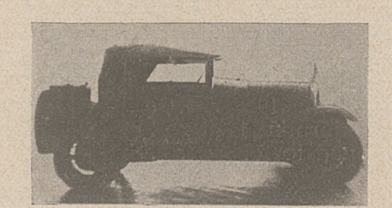
13 K. M. Cond. Int. 4 osob. Waga 245 kg.
Karoserja VOISIN.



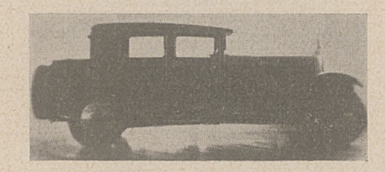
13 K. M. Cond. Int. 6 osob. Waga 355 kg.
Karoserja VOISIN.



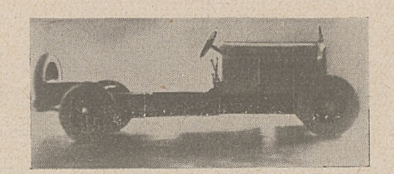
13 K. M. „Duc" otwierany. Waga 240 kg.
Karoserja VOISIN.



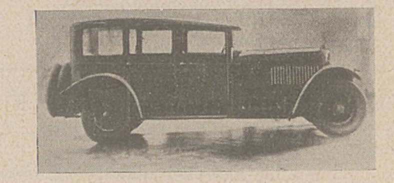
13 K. M. „Mały Duc" 2 osob. Waga 200 kg.
Karoserja VOISIN otwierana.



24 K. M. Cond. Int. 5 osob. Waga 400 kg.
Karoserja VOISIN.



Podwozie 24 K. M. Waga 1.900 kg.



24 K. M. Cond. Int. 7 osob. Waga 470 kg.
Karoserja VOISIN.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ

Polskie Towarzystwo Samochodowe

SAINT-DIDIER

WARSZAWA, MAZOWIECKA 9, TEL.: 328-81, 328-84, 328-87

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH



WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 27

KURSY DŻENTELMEŃSKIE, INDYWIDUALNE I ZAWODOWE

Zestawienie samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w r. 1928.

Marka fabryczna	Ilość: Osobowe – do własnego użytku	Osobowe – dorożki	Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
Razem w grudniu 1928 roku.	31	116	3	16	1	4	171
do I.1. 1928 r.	2188	1925	15	862	8	471	5469
w styczniu 1928 r. . . .	39	63	—	8	2	3	115
w lutym 1928 r.	25	55	3	12	2	3	100
w marcu 1928 r.	69	69	1	21	—	7	167
w kwietniu 1928 r. . . .	73	36	4	23	1	15	152
w maju 1928 r.	53	49	1	19	1	15	138
w czerwcu 1928 r. . . .	58	34	2	17	1	13	125
w lipcu 1928 r.	70	37	3	17	1	9	137
w sierpniu 1928 r. . .	68	61	13	41	—	16	199
we wrześniu 1928 r. . .	77	63	2	23	48	17	230
w październiku 1928 r. .	36	93	6	35	10	12	192
w listopadzie 1928 r. . .	46	106	2	27	10	5	196
Razem do 1 stycznia 1929 r.	2833	2707	55	1121	85	590	7391
Przerej. na Województwa w roku 1928	133	52	1	38	—	21	245
Pozostało w dniu 1 stycznia 1928 r.	2700	2655	54	1083	85	569	7146

Statystyka wydanych pozwoleń na prawo kierowania pojazdami mechanicznemi w miesiącu grudniu 1928.

Pozw. na wszystkie poj. z wyjątkiem wozów użyt. publicznej	Na wszystkie pojazdy	Motocykl.	Uwagi
435	—	6	w tem kobiet 13

Razem w miesiącu grudniu wydano 441.

Ogółem od dn. 1 stycznia 1928 r. wydano 5.212.

Wszystkiego przez Komisarjat Rządu zostało wydane pozwoleń 16.455.

bilans zamknięty jest sumą 121,9 milj. fr. fr. (128), co oznacza podwojenie się sumy roku ubiegłego w roku bieżącym; po odjęciu 15 (34) milj. fr. fr. na podatki, 65 (57) milj. fr. fr. na amortyzację i kapitał rezerwowy i 30 (10) milj. fr. fr. na prowizje pozostaje około 13 (22) milj. fr. fr. czystego zysku. Dywidenda wynosi 8%, jakkolwiek akcjonarjusze obliczają, iż wynosić winna ona więcej. Odpowiedzią zarządu przedsiębiorstwa na to twierdzenie jest, iż przedsiębiorstwo musi posiadać w chwili obecnej dość duże zapasy gotówki wobec zamierzonych licznych inwestycyj.

(×) Fabryka samochodów Morris wypuściła nowy typ małego samochodu pod nazwą „Morris Minor". Silnik tego samochodu posiada moc 3 KM i osiąga szybkość do 95 klm/godz. Od pierwszej chwili pojawienia się, samochód ten wzbudził wielkie zainteresowanie, czego żywym przykładem jest zakupienie dotychczas 28.000 sztuk tych samochodów. Samochody budowane są z karoserjami 2, 3 i 4-osobowemi. Zużycie paliwa (wg. danych fabrycznych) wynosi około 6 litrów na 100 klm.

(×) Cechą charakterystyczną niemieckiego przemysłu i handlu oponami w roku ubiegłym był krańcowy zupełnie chaos. Sprzedawanie opon „za byle co", wydzieranie sobie wzajemne klienteli, kolosalne rabaty — wszystko to wywołało konieczność rewizji dotychczasowych warunków i od 1 stycznia r. b. zarówno przemysł, jak i handel oponami, poddany został normom kartelowym, które mają być — jak donosi prasa — przestrzegane z całą surowością. Jakkolwiek bowiem fabryki wydawały cenniki netto dla odsprzedawców i brutto dla konsumentów, niemniej jednak ceny te obowiązywały jedynie na papierze i na porządku dziennym były wypadki udziela-

Wielka oszczędność!!!

TYLKO

SPECJALNE KARBURATORY

SOLEX



do samochodów

Donnet
Morris
Chevrolet
Chrysler
Citroën
Fiat
Ford
Renault
Erskine
Essex

oraz typy uniwersalne do innych samochodów

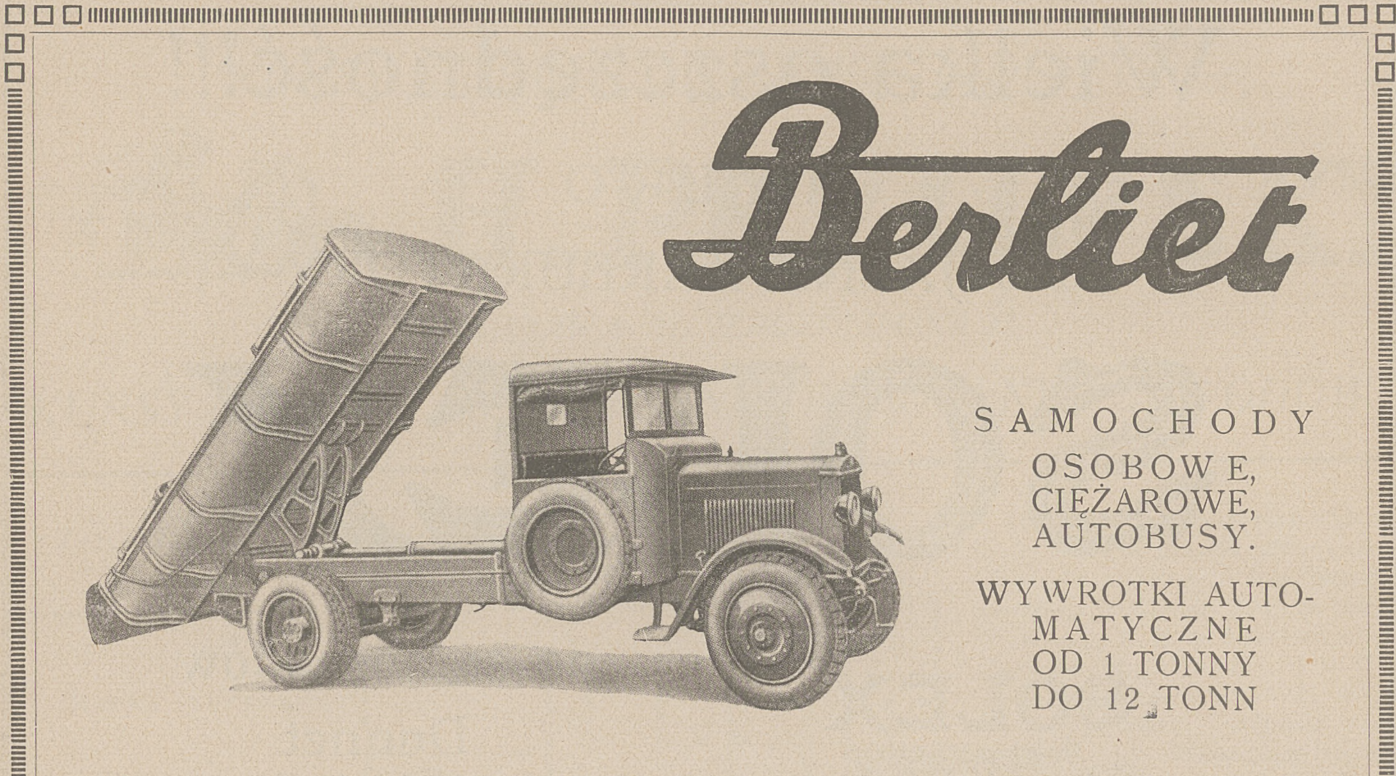
zapewniają maksymalną oszczędność zużycia benzyny.

JENERALNA REPREZENTACJA

NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

„MOTOR-STOCK"

WARSZAWA, PL. NAPOLEONA 3, TEL. 259-14.



nia 10, 20, 25 a nawet 30% rabatu, przyczem stowarzyszenia sportowe i przemysłowe oferowały swym członkom takie właśnie warunki nabywania opon.

Ostatecznie jednak doszło do tego, iż szereg czynników, zainteresowanych w przemyśle i handlu oponami, jako-to Związek niemieckich fabryk gumowych (Verein Deutscher Gummireifen—Fabriken), Stowarzyszenie niemieckich sprzedawców opon (Vereinigung Deutscher Gummireifen Händler) i niemiecki związek sprzedawców samochodów (Deutsche Automobilhändler—Verband) w porozumieniu z szeregiem przedstawicieli zagranicznych fabryk opon, zawarło umowę, obowiązującą od dnia 1.I.1929 roku i regulującą anormalne stosunki w handlu oponami. Pomiędzy innemi postanowieniami umowy, mającemi na celu uzdrowienie dotychczasowych stosunków, znajdujemy surowe normy ochronne dla cen, ograniczenie praw odsprzedawców, wysokie kary konwencjonalne i zupełną zmianę polityki rabatowej w stosunku do odsprzedawców.

Do handlu oponami upoważnieni zostali jedynie kupcy zawodowi, przyczem instytucje ministerjalne (Reichs und Landesministerien) oraz koleje państwowe obsługiwane będą wyłącznie wprost przez fabryki opon. Pozatem fabryki zastrzegły sobie prawo wyłącznej dostawy dla szeregu wielkich odbiorców, przeważnie wielkich towarzystw komunikacyjnych, jak Berliner Verkehrsgesellschaft, I. G. Farben-Industrie, Benzolverband Bochum i w. in.— w ogólnej liczbie około czterdziestu. Za wyjątkiem tych instytucji i firm, dla których dopuszczalny jest w najgorszym wypadku jedynie najwyższy rabat, przewidziany dla sprzedawców i to tylko w wypadku większych zamówień, pozostała sprzedaż zostaje całkowicie przekazana zawodowemu handlowi. Do rzędu tedy klientów tych sprzedawców zaliczono wszelkie instytucje komunalne, przedsiębiorstwa przewozowe i dorożkarskie, odsprzedawców i t. d. Sprawa rabatów dla tej dziedziny odbiorców jest przedmiotem odrębnych postanowień.

W chwili obecnej znajduje się na terenie Rzeszy około 14.000 odsprzedawców opon i pierwszym krokiem nowych postanowień jest zredukowanie tej liczby omal o połowę. Redukcję przeprowadzi specjalna komisja, w skład której wejdą przedstawiciele handlu i fabryk zagranicznych, przyczem prace komisji opierać się będą na z góry określonych wytycznych. Wytyczne te przewidują dostarczenie opon do sprzedaży filjom krajowych fabryk samochodowych i przedstawicielstwom fabryk zagranicznych, zaś jedynie według listy imiennej importerom i fabrykom specjalnym (np. przyczepek); dalej właścicielom garaży, przyczem garaże prywatne i hotelowe są wykluczone, eksporterom samochodów w razie udowodnienia, iż opony użyte będą wyłącznie do samochodu, przeznaczonego na eksport i t. d. Fabrykom samochodowym sprzedaż opon jest wzbroniona. Wreszcie obsługiwani będą przez fabryki ustaleni odsprzedawcy dla sprzedaży detalicznej.

Gruntownej zmianie uległa sprawa rabatów. Dotychczasowy stan rzeczy przedstawiał się w taki sposób, iż na początku roku zawierano umowy (Schluss) i w zależności od ilości zamówionych przez odsprzedawcę opon otrzymywał on rabat. Rzecz prosta, iż odsprzedawca pragnąc otrzymać jaknajwiększy rabat, dawał duże zamówienia, gdy zaś w końcu roku nie sprzedał całkowitej ilości opon, zmuszony był sprzedawać je „za byle co". Obecnie ustalono dla odsprzedawców jedynie obowiązujący rabat w

150

GODZIN

40

minut

ŚWIATOWY REKORD
DŁUGOTRWAŁOŚCI LOTU

zdobyty był przez lotników amerykańskich na
płatowcu „Question-Mark" przy zastosowaniu

MAGNET

SCINTILLA

D. H. „PROLABOR" Sp. z o. o.

WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 40. TEL. 73-15.

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-WIE
WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-34
poleca specjalnie dla samochodów:
BLACHĘ aluminiową ryflowaną, LISTWY. PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne, RURY miedziane, CYNĘ angielską, OŁÓW i t. p.
ZAKUP STARYCH METALI.



Elektrotechnika Automobilowa
„MAGNET" SP. Z O. O.
ZYGMUNT POPŁAWSKI
UL. HOŻA 33 WARSZAWA TELEFON 419-31
Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty
S. E. V.
Joseph Lucas LTD.
INSTALACJE MOTOCYKLOWE
Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych
syst. „TUDOR"
Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych
FORD MOTOR COMPANY
i CHEVROLET
NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

PRZYPOMINAMY O ODNOWIENIU
PRENUMERATY NA ROK 1929

NAJSKUTECZNIEJSZY
ŚRODEK LECZĄCY
ODCISKI
SALVATOR
APTEKI
W. BOROWSKIEGO
ALEJE JEROZOLIMSKIE 59.

wysokości 17.5%, przyczem po zakończonym roku odsprzedawca otrzymywać ma rabaty dodatkowe w zależności od ilości sprzedanych opon. Zerwano więc zupełnie z polityką „schluss'ów", zastępując ją zdrową polityką rabatu obrotowego. Zauważyć tu jeszcze wypada, iż udzielanie rabatu przez odsprzedawcę w celu zyskania klienta, zwiększenia w ten sposób obrotu i uzyskania na tej drodze większego w końcu roku rabatu obrotowego zagrożone jest wysoką karą konwencjonalną. Fabryki wypuszczają obowiązujące bezwzględnie cenniki netto dla odsprzedawców i cenniki brutto dla klienteli.

Łatwość, z jaką podpisały umowę zarówno fabryki niemieckie, jak i przedstawicielstwa fabryk zagranicznych, jest może objawem naturalnym. Do jakiego jednak stopnia zabagnione były w Niemczech stosunki w tej dziedzinie przemysłu i handlu, świadczy fakt, iż — jak podaje prasa niemiecka — sfery odsprzedawców przyjęły reformę z wielkiem zadowoleniem. Podobno nawet ci, którzy mają być zredukowani....

RÓŻNE

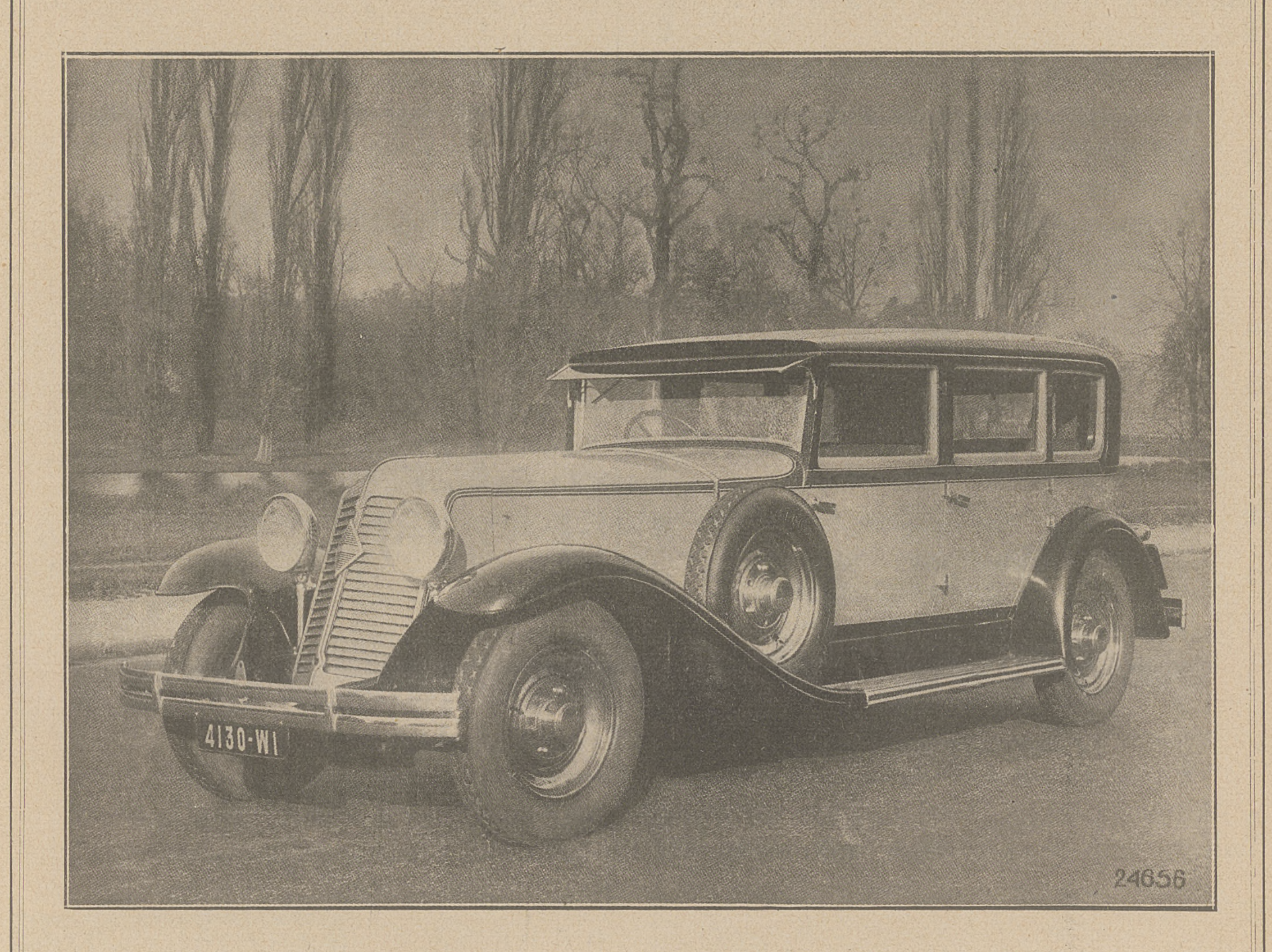
(X) Pomysłowość konstruktorów w udogadnianiu życia automobilistom przejawia się w szeregu całym drobnych ulepszeń, do których zaliczyć można ostatnio pomysł jednej z fabryk karoserji, uwidoczniony na załączonym rysunku, a mający na celu ułatwienie dawania sygnałów ręcznych kierowcy karetki. Czy jednak, wobec wielkiego rozwoju kierunkowskazów wszelkiego typu, pomysł rzeczony znajdzie szersze zastosowanie w życiu codziennem — wątpic należy.

Okienko w szybie zamkniętego samochodu.

„Tatra-Auto" zakłada wielki warsztat reperacyjny.

Dowiadujemy się, że firma „Tatra-Auto", Sp. z o. o. w Warszawie, Generalna Reprezentacja Zakładów „TATRA" Budowy Samochodów i Wagonów w Koprzywnicach zakupiła duży objekt fabryczny, położony przy ulicy Czerniakowskiej nr. 205, w którym narazie urządza w wielkim stylu warsztaty reperacyjne i składy. Celem postawienia prac warsztatowych na wysokim poziomie wysyła wyżej wymieniona firma kilku monterów do fabryki w Koprzywnicach celem odbycia praktyki tamże, przyczem aż do ich powrotu będą pracowali tu na miejscu monterzy fabryczni celem wyszkolenia personelu pomocniczego.

RENAULT



Marka **RENAULT** — to nie nazwa jednego wozu, lecz nazwa całej gamy samochodów najlepszej jakości... ... Od znakomitych, lekkich SZÓSTEK (zł 9 750), aż do luksusowej, 8 cylindrowej REINASTELLA (zł 80.000)... ... Od praktycznych furgonetek miejskich (zł. 9.500), aż do 10-cio tonnowych wozów, autobusów, traktorów rolniczych i czołgów wojennych, które wygrały Wielką Wojnę.

Wśród wozów marki **RENAULT** każdy znajdzie samochód, jaki pragnie posiadać, za odpowiednią dla siebie cenę.

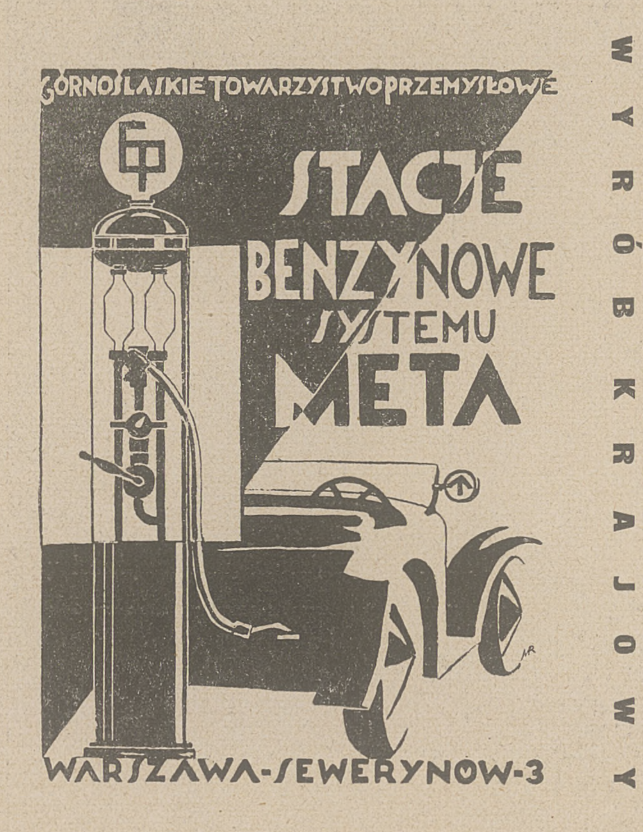
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO: TOWARZYSTWO TECHNICZNO-HANDLOWE

ESPER

Warszawa, Marszałkowska 153, tel. 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98

DERMATOIDY DO SAMOCHODÓW
WYJATKOWEJ JAKOŚCI
Bogaty dobór kolorów i deseni
FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.

WYRÓB KRAJOWY



WYRÓB KRAJOWY

NIEZRÓWNANE POLSKIE
PIANINA
najnowszej konstrukcji
pierwszorzędnej fabryki
J. KERNTOPF I SYN
odznaczonej najwyższemi nagrodami
Z DŁUGOLETNIĄ GWARANCJĄ
na 18 rat
miesięcznych przy wpłacie
1/3 należności
SPRZEDAJE
SKŁAD FABRYCZNY
Warszawa, Szpitalna 9, telefon 94-12

B-CIA OSTROWSCY i S-KA
SP. Z O. O.
FABRYKA POWOZÓW
I
KAROSERJI
Warszawa Łucka 11
Przyjmuje zamówienia na karoserje wszelkich typów, nadbudówki do otwartych karoserji. Wszelkie reparacje. Odnawianie karoserji

NAPRAWA
I PRZERÓBKA
MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, I AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW
SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCELIER I INNYCH TYPÓW
M. LEWANDOWSKI
ul. Nowogrodzka 31
Telefon 409-15



Kursy Kierowców Samochodowych
A. TUSZYŃSKIEGO
Warszawa, Złota 25, m. 3, tel. 61-34
Specjalne kursy dla amatorów, zawodowców, fordzistów, mechaników traktorowych.
Nauka w zamkniętych kompletach. Dobór towarzystwa.
Sekretarjat (Złota 25) czynny od godz. 10-ej do godz. 19-ej.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

MIĘDZYKLUBOWY ZJAZD AUTOMOBILOWY W WARSZAWIE, DN. 8 — 9 GRUDNIA 1928 r.

a) Protokół z posiedzenia Międzyklubowego Wydziału Sportowego w dn. 8 grudnia 1928 r.

Obecni pp.:

Delegaci Krakowskiego Klubu Automobilowego:

Antoni hr. Potocki, *Prezes;*
Tadeusz Bukowiecki
Adam Kwiatkowski,
G. Macudziński,
Wilhelm Ripper, *Prezes Komisji Sportowej K. K. A.,*
Jan Ripper.

Delegaci Łódzkiego Automobil-Klubu:

Karol Kauczyński, *Prezes Komisji Sportowej;*
Emil Gołkontt.

Delegaci Śląskiego Klubu Automobilowego:

Jan Bukowski.

Delegaci Małopolskiego Klubu Automobilowego:

Władysyław Rubczyński, Prezes Komisji Sport
Mieczysław Teodorowicz,
Karol Dębicki.

Delegaci Automobilklubu Wielkopolski:

Stanisław hr. Łącki, *Prezes,*
Stanisław Broniarz,
Stefan Głowiński,
Henryk Linke.

Delegaci Wileńskiego Automobilklubu:

Karol Wagner, *Prezes,*
L. Janowicz.

Delegaci Automobilklubu Polski:

Karol hr. Raczyński, *Prezes,*
Janusz Regulski, *Prezes Komisji Sportowej A. P. dzyklubowego Wydziału Sportowego,*
Franciszek Sznarbachowski,
Stefan Fuchs,
Jan Tomicki,
Roger Morsztyn,
Mieczysław Rappe,
Czesław Zakrzewski,
Bohdan Werner,
Aleksander Seńkowski,
Jan Maryański.

Posiedzenie zagaił p. Karol hr. Raczyński, Prezes A. P., witając licznie przybyłych na Zjazd delegatów klubów afiljowanych, poczem oddał przewodnictwo p. Januszowi Regulskiemu, Prezesowi Komisji Sportowej A. P. oraz Prezesowi Międzyklubowego Wydziału Sportowego.

P. Regulski, otwierając posiedzenie, odczytał porządek obrad i program całego dnia:

Godz. 10-ta: 1) Posiedzenie w sprawach sportowych:
- a) Mistrzostwo Polski 1928 r.,
- b) Ustalenie regulaminu Mistrzostwa na r. 1929,
- c) Kalendarz sportowy i omówienie poszczególnych imprez proponowanych.

Godz. 15-ta: 2) Posiedzenie w sprawach turystycznych.

Godz. 16½: 3) Posiedzenie w sprawach administranych,

poczem udzielił wyjaśnień w sprawie rezolucji, złożonej przedstawicielom A. P. przez delegatów klubów afiljowanych w dn. 18. 3. b. r. w Krakowie, dotyczącej zakresu kompetencji Międzyklubowego Wydziału Sportowego.

W sprawie tej wywiązała się obszerna dyskusja, w rezultacie tejże postanowiono wyłonić specjalną podkomisję, składającą się z delegatów (po jednym) klubów afiljowanych i (2) 2 A. P., która zajmie się opracowaniem regulaminu dla Międzyklubowego Wydziału Sportowego. Pierwsze posiedzenie tej Podkomisji naznaczono na dzień 9 b. m.

Następnie p. Regulski przeszedł do omówienia I punktu porządku dziennego t. j. „Mistrzostwa Polski za 1928 rok", przypominając zebranym, że według regulaminu, który znany jest obecnym, do Mistrzostwa Polski brane są pod uwagę rezultaty z 3-ch imprez. Rezultaty te za rok bież. są następujące:

	Międzynarod. Raid	Wyścig Tatrzański	Lwowski	Suma
Liefeldt	1 pkt.	2 pkt.	1 pkt.	4 pkt.
Adam hr. Potocki .	4 „	5 „	— „	
Szwarcsztejn . . .	— „	3 „	2 „	

z powyższego wynika, że w myśl regulaminu Mistrzostwo Polski za r. 1928 przypada p. Liefeldtowi. P. Re-

gulski postawił wniosek o przyznanie Mistrzostwa wyżej wymienionemu.

Wniosek powyższy przyjęty został przez zebranych przez aklamację, poczem p. Regulski otworzył dyskusję nad II punktem porządku dziennego — „Regulamin Mistrzostwa Polski na r. 1929“.

Po dokładnem omówieniu poszczególnych paragrafów powyższego regulaminu, zaakceptowano go jak następuje:

REGULAMIN „MISTRZOSTWA POLSKI W JEŹDZIE AUTOMOBILOWEJ NA ROK 1929“.

§ 1.

Mistrzem Polski w Jeździe Automobilowej na rok 1929, ogłoszony będzie przez Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy na wniosek Międzyklubowego Wydziału Sportowego ten z kierowców, posiadający obywatelstwo polskie, który, biorąc w r. 1929 udział w 5 głównych zawodach automobilowych, zdobędzie w nich przynajmniej jedno pierwsze i jedno drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej według § 2, oraz osiągnie pomiędzy kandydatami, którzy spełnili ten warunek, najmniejszą ilość punktów, obliczonych według §§ 2 i 3.

§ 2.

W zawodach, w których klasyfikacja ma miejsce oddzielnie w poszczególnych kategorjach, ustanowiona będzie dla Mistrzostwa Polski klasyfikacja oddzielna, biorąca pod uwagę jedynie najlepsze czasy, bez względu na kategorję i rodzaje wozów.

W klasyfikację tę wciągnięci będą jedynie obywatele polscy.

§ 3.

Sposób obliczania punktów jest następujący:

I miejsce — liczone będzie jako 1 punkt,
II „ „ „ „ 2 punkty,
III „ „ „ „ 3 „
za IV i V miejsca w wyścigach oraz za ukończenie Międzynarodowego Raidu bez punktów karnych = 4 punkty,
za VI, lub dalsze miejsce w wyścigach, za ukończenie raidu z punktami karnemi, jak też za start i niedokończenie imprezy = 5 punktów,
za nie branie udziału w zawodach = 6 punktów.

§ 4.

W razie równej ilości punktów, osiągniętych przez kilku zawodników, rozstrzyga: 1) większa ilość ukończonych imprez, 2) lepszy rezultat Międzynarodowego Raidu, 3) lepszy rezultat Wyścigu Tatrzańskiego.

§ 5.

O ile dany zawodnik bierze udział w tych samych zawodach na kilku wozach, brany będzie pod uwagę najlepszy rezultat.

§ 6.

Mistrz na r. 1929, otrzyma plakietę (na koszt wszystkich klubów) oraz dyplom.

§ 7.

Na rok 1929 Międzyklubowy Wydział Sportowy wyznaczył jako zawody klasyfikacyjne do Mistrzostwa Polski:

1) Wyścig Łódzki, dnia 12 maja 1929 r.,
2) Wyścig na Krzyżowej, dnia 2 czerwca 1929 r.
3) Raid Międzynarodowy, dnia 16—23 czerwca 1929 r.,
4) Wyścig Tatrzański, dnia 11 sierpnia 1929 r.,
5) Wyścig Płaski we Lwowie, dnia 25 sierpnia

W razie nieodbycia się któregokolwiek z powyższych imprez, Międzykl., Wydział Sportowy ma prawo nienadania tytułu mistrza na r. 1929, albo też przedstawienia Międzyklubowemu Zjazdowi Automobil. specjalnych wniosków w tym względzie.

§ 8.

Do interpretowania powyższego regulaminu powołany jest jedynie Międzykl. Wydział Sportowy. Zmianę regulaminu na rok następny przeprowadzić może tylko Międzyklubowy Zjazd Automobilowy.

Następnie przystąpiono do omówienia proponowanych przez A. P. i kluby afiljowane imprez, mających się odbyć w r. 1929, w wyniku czego ustalono następujący kalendarz sportowy na r. 1929:

Data	Nazwa imprezy	Organizator
10/II	Raid Zimowy	Krak. Kłub Automob.
5/V	Konkurs na zużycie paliwa	A. P.
12/V	Wyścig Płaski, połącz. ze Zjazdem Gwiaździstym w Łodzi	Łódzki Automobil-Kl.
19—20/V	Raid Gorski	Krak. Klub Automob.
2/VI	Wyścig na Krzyżowej	Krakowski, Małopolski i Śląski Klub Autom.
16—23/VI	Międzynarodowy Raid	A. P.
27/VII	Zjazd Gwiaździsty do Poznania	Automobilklub Wielkopolski
28/VII	Wyścig Płaski pod Poznaniem	Automobilklub Wielkopolski
11/VIII	Wyścig Tatrzański (międzynarodowy)	Krakowski Klub Automobilowy
25/VIII	Wyścig Płaski pod Lwowem (międzyn.)	Małopolski Klub Automobilowy
14—16/IX	Raid Pań	A. P.
29/IX	Rekordy Polskie na 1 i 5 klm.	A. P.

Bliższe szczegóły, dotyczące kalendarza wewnętrznych zawodów sportowych, podadzą kluby po definitywnem ustaleniu tegoż.

Na powyższem porządek dzienny wyczerpano.

Krakowski Klub Automobilowy zwrócił się z prośbą o wniesienie do protokółu, że na r. 1930, rezerwuje sobie prawo zorganizowania wielkiego, może międzynarodowego Zjazdu Gwiaździstego do Krakowa.

Łódzki A. K. wniósł następujące uzupełnienie do § 2 regulaminu nagrody przechodniej ofiarowanej przez tenże klub na doroczne Zjazdy Gwiaździste, a mianowicie: po ustępie „Suma zdobytych punktów, podzielona przez ilość klasyfikowanych samochodów, które się o tę nagrodę ubiegały" — dodać słowami — „przy udziale przynajmniej 5 (pięciu) wozów jednego klubu".

Powyższe zaakceptowano.

P. Regulski powitał obecnych po raz pierwszy na posiedzeniu Międzyklubowego Wydziału Sportowego przedstawicieli Wileńskiego Automobilklubu, pp. Prezesa Wagnera i Janowicza i gorąco zaprosił ich do wspólnej pracy.

Na tem posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego zakończono.

(—) *J. Regulski*
Prezes Komisji Sportowej A. P.
i Międzyklubowego Wydziału Sportowego.

b) Protokół z posiedzenia Komisji Turystycznej

odbytego dnia 8 grudnia 1928 r. w lokalu Automilklubu Polski, ul. Ossolińskich 6 w Warszawie.

Zagaił posiedzenie przewodniczący — Prezes Komisji Turystycznej p. inż. M. Rappe — wygłaszając exposé omawiające potrzeby współczesnej turystyki samochodowej w Polsce, oraz wynikłe z tych potrzeb i z nałożonego przez A. I. A. C. R. na Kluby Narodowe obowiązku — założenia przy Automobilklubie Polski Biura Turystycznego.

Po omówieniu poszczególnych prac Biura i płynących z tych prac korzyści, przewodniczący wystąpił z propozycją do Klubów afiljowanych współdziałania w utrzymaniu Biura przez opodatkowanie się w wysokości 5 zł. od członka Klubu rocznie; wzamian za ten udział członkowie Klubów afiljowanych korzystaliby z usług Biura Turystycznego narówni z członkami Automobilklubu Polski.

Na skutek tego exposé wywiązała się dyskusja w trakcie której, poza sprawą przystąpienia Klubów afiljowanych do udziału w utrzymaniu Biura, poruszone były również szczegóły technicznej współpracy Klubów z Biurem Turystycznem.

W rezultacie tej dyskusji Komisja doszła do następujących wniosków:

1) Kluby afiljowane zgadzają się na udział w ponoszeniu kosztów utrzymania Biura Turystycznego przy Automobilklubie Polski, których wysokość wyznaczono narazie po zł. 5.— od członka, przyczem A. P. wpłacać będzie takąż kwotę, oraz utrzymywać lokal i w miarę możności budżetowych pokrywać koszty propagandy i publicystyki; dochody Biura Turystycznego przypadać będą na rzecz Biura i na pokrycie związanych z jego działalnością wydatków.
2) Przy Klubach afiljowanych zostaną stworzone referaty turystyczne, których celem będzie uzgadnianie w zakresie terytorjalnym danego Klubu informacji Biura Turystycznego, oraz udzielanie informacji automobilistom miejscowym.
3) Hotelowe, restauracyjne i garażowe tarcze polecające będą jednego obowiązującego na całą Polskę i uzgodnionego z A. I. A. C. R. zasadniczego typu; będą one wydzierżawiane przez Biuro Turystyczne A. P. właścicielom odnośnych zakładów na pewien okres czasu, z tem, że na terytorjum Klubów afiljowanych tarcze te będą wydzierżawiane w porozumieniu z właściwym Klubem.

Na zakończenie obrad został odczytany projekt wniosków na ogólne Zebranie Zjazdu.

Na tem posiedzenie zamknięto, z tem że wszelkie dalsze szczegóły współpracy Biura Turystycznego A. P. z referatami turystycznymi Klubów afiljowanych zostaną omówione w drodze porozumienia.

(—) *M. Rappe*
Prezes Komisji Turystycznej A. P.

c) Protokół posiedzenia w sprawach administracyjnych z dn. 8.XII 1928

Przewodniczył Sekretarz Jeneralny p. Franciszek Sznarbachowski.

Przewodniczący udzielił na wstępie głosu Sekretarzowi Klubu, p. Janowi Tomickiemu, który streścił działalność Klubu za rok bieżący, podając do wiadomości obecnych podpisanie nowych umów, dotyczących wymiany i wydawania tryptyków, m. in. też i z American Automobile Association w Washigtonie, co będzie miało niewątpliwie doniosłe znaczenie dla ułatwienia automobilistom amerykańskim podróży do Polski w związku z projektowaną w 1929 roku Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu.

W dalszym ciągu poruszoną została sprawa ostatniej uchwały Komitetu A. P., dotyczącej pobierania od Nowego Roku 1929 kaucji w gotówce w sumie zł. 100.— za samochód i zł. 50.— za motocykl, do każdego zobowiązania ubezpieczeniowego, a to celem zabezpieczenia zwrotu tryptyków i książeczek z przepustkami granicznemi w oznaczonym terminie.

Uchwała ta spotkała sprzeciw, wyrażony przez przedstawicieli Klubów Śląskiego, Krakowskiego i Wielkopolskiego, którzy umotywowali swoje stanowisko znacznym podrożeniem kosztów wystawiania tryptyków, przy tej kombinacji. Przedstawiciele Klubów Śląskiego i Wielkopolskiego wskazywali na dające się już obecnie odczuwać trudność konkurencji z Klubami Niemieckimi, które na naszem terytorjum rozwijają swą działalność, wystawiając tryptyki na Niemcy po cenach bardzo przystępnych.

Przewodniczący Zebrania motywował w dalszym ciągu konieczność pobierania pewnej kaucji w gotówce, gdyż, jak praktyka wykazała, inkasowanie przewidzianych w zobowiązaniach ubezpieczeniowych kar za opóźnienie, staje się martwą literą, ściąganie bowiem tyh należności przedstawia ogromne trudności; ponadto tryptyki, w większości wypadków, zwracane są nader niepunktualnie.

P. Jan Tomicki poparł wywody Przewodniczącego, podając do wiadomości obecnych wysokość kaucji pobieranych poza ubezpieczeniem przez inne Kluby zagraniczne od swych członków, otrzymujących tryptyki.

Po wysłuchaniu tych wyjaśnień przedstawiciele Klubów afiljowanych w dalszym ciągu podtrzymywali zajęte przez nich stanowisko i prosili o powtórne rozpatrzenie odnośnej uchwały przez Komitet A. P. co Przewodniczący przyjął do wiadomości.

Następnie Przewodniczący odczytał list Komitetu Organizacyjnego Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, zawierający propozycję wzięcia udziału w tej Wystawie przez wszystkie Kluby automobilowe w Polsce. Biorąc pod uwagę, że termin zamówienia stoiska był bardzo krótki, Automobilklub Polski zgłosił w odpowiedzi swój udział, prosząc o zarezerwowanie stoiska o przestrzeni 150 mtr. kw. — Opłata za to stoisko wyniesie, stosownie do udzielonych poprzednio przez Automobilklub Wielkopolski informacji — zł. 10.— za 1 mtr. kw.

Przedstawiciele Klubów zgodzili się jednogłośnie na propozycję udziału w Wystawie, przyczem postanowionem zostało, że A. P. zajmie się, korzystając z pomocy Automobilklubu Wielkopolski, jej zorganizowaniem i przeprowadzi odnośną korespondencję. Kluby afiljowane obowiązane są dostarczyć A. P. w terminie do dnia 15 stycznia 1929 r. spisu eksponatów. Po dostarczeniu eksponatów tych do Poznania, przedstawiciele Klubów proszeni będą o przybycie na miejsce, celem uzgodnienia i zaaprobowania planu ich rozmieszczenia i ustawienia.

Kluby uczestniczą w repartycji w ogólnych kosztach poniesionych z tytułu uczestnictwa w Wystawie. Na rachunek opłaty za stoisko wynoszącej zł. 1,500.— Kluby obowiązane są wpłacić do kasy A. P. nie później jak 15 stycznia 1929 r. po zł. 250.— każdy, — jako awans.

Na tem posiedzenie zakończono.

(—) *Fr. Sznarbachowski*
Sekretarz Generalny A. P.

d) Protokół z Walnego Zebrania Międzyklubowego Zjazdu Automobilowego

odbytego w dniu 9 grudnia 1929 r. w Sali Stowarzyszenia Techników w Warszawie.

Posiedzenie otworzył o godz. 15 m. 45 Prezes Automobilklubu Polski, Karol hr. Raczyński, jako Przewodniczący Zebrania, zapraszając do stołu prezydjalnego Prezesów i Członków Prezydjów Klubów afiljowanych.

Protokół Walnego Zebrania prowadził Generalny Sekretarz A. P., p. Franciszek Sznarbachowski.

Przewodniczący w dłuższem przemówieniu powitał zebranych przedstawicieli władz, prasy oraz przedstawicieli Klubów i zaproszonych gości.

Następnie, na wniosek Międzyklubowego Wydziału Sportowego, Przewodniczący ogłosił przyznanie Mistrzostwa Polski w Jeździe Automobilowej za rok 1928 p. Henrykowi Liefeldtowi, co zebrani przez aklamację przyjęli do wiadomości, poczem zatwierdzono regulamin Mistrzostwa Polski na rok 1929.

Referaty wygłosili:

1) P. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P. p. t. *Działalność Polskich Klubów Automobilowych w dziedzinie sportu i turystyki w roku 1928 i zamierzenia na rok 1929.*

2) P. inż. Roger Morsztyn, Redaktor czasopisma „Auto" p. t. *Sprawa drogowa i zagadnienie ruchu kołowego.*

3) P. inż. Melchjor Nestorowicz, Dyrektor Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, zaznajomił Zebranie w swoim referacie o działalności Ministerstwa Robót Publ. w zakresie budowy i konserwacji dróg w roku bieżącym i z programem na rok przyszły.

Zgłoszone rezolucje, wyłaniające się z referatów p.p. J. Regulskiego i p. R. Morsztyna, a uzgodnione dnia

poprzedniego na posiedzeniach poszczególnych Komisji Walne Zebranie jednogłośnie zatwierdziło.

Wnioski te brzmią następująco:

Zjazd Klubów Automobilowych, stwierdzając, że rozwój automobilizmu przynosi krajowi ogromne korzyści materjalne:

1) wzywa wszystkie Polskie Kluby Automobilowe do dalszej energicznej działalności w dziedzinie sportu automobilowego, będącego najlepszą propagandą automobilizmu użytkowego, oraz w dziedzinie organizacji turystyki samochodowej, która daje możność poznania kraju i jego zabytków historycznych, a ludności prowincji niesie dobrobyt i kulturę,

2) wzywa wszystkich automobilistów polskich do zapisywania się do Klubów Automobilowych, które przez to zyskują na sile i zasobach finansowych, pozwalających na spełnienie należyte ich zadań,

3) zwraca się uwagę władz i społeczeństwa na naglącą potrzebę budowy hoteli, a w szczególności przystosowania do celów turystycznych dawnych gospód i zajazdów położonych przy drogach. Realizację tego zagadnienia powinny ująć w ręce samorządy powiatowe i gminne, udzielając na ten cel pożyczek z rezerw kapitałów instytucji publicznych, jak Zakłady Pensyjne, Kasy Chorych, Towarzystwa Ubezpieczeń, Kasy Oszczędnościowe i t. p.,

4) zwraca się uwagę władz państwowych na konieczność poczynienia ułatwień w komunikacji międzynarodowej, celem ściągnięcia cudzoziemców do Polski, a wszczególności:

a) zawarcia konwencji paszportowych z Państwami, posiadającemi rozwiniętą organizację turystyczną, których obywatele mogliby bez zbytniej formalistyki paszportowej, z korzyścią dla naszych interesów narodowych, przyjeżdżać do Polski,

b) otwarcie większej ilości przejazdów granicznych, czynnych przez całą dobę, któreby umożliwiły wjazd cudzoziemców do Polski przez wszystkie międzynarodowe i turystyczne szlaki drogowe.

5) zwraca się uwagę władz państwowych na konieczność uregulowania ruchu autobusowego na zasadach, którebу nie ograniczały inicjatywy i przedsiębiorczości prywatnej, lecz chroniły je przed niezdrową i szkodliwą konkurencją.

Zasady te powinny gwarantować:

a) pasażerom autobusów bezpieczeństwo i odpowiedzialność ze strony przedsiębiorstw autobusowych,

b) regularność ruchu, jednolitość opłat, oraz zawierać warunki techniczne urządzenia autobusu, zapewniające pasażerom bezpieczeństwo, czystość i wygodę.

6) Stwierdzając zły w dalszym ciągu stan dróg w Polsce, oraz niewielką tylko w roku ubiegłym ich poprawę, Zjazd Klubów Automobilowych wyraża przekonanie, że jedynym środkiem, który pozwoli rozwiązać sprawę drogową w Polsce jest stworzenie *wielkiego ogólno-państwowego funduszu drogowego*. Dla zapoczątkowania gromadzenia tego funduszu, Zjazd uważa za konieczne:

a) Opodatkowanie wszystkich pojazdów, korzystających z dróg nietylko o trakcji motorowej, ale również i o trakcji konnej, z jednoczesnem zniesieniem wszystkich opłat od samochodów państwowych i samorządowych, dotąd pobieranych.

b) Przekazywanie na ten cel połowy dochodów z opłat celnych, uzyskiwanych z importu środków i materjałów transportowych.

7) Stwierdzając, iż poza złym stanem dróg w Polsce wielką przeszkodą w ruchu jest zaniedbanie stanu objazdów przy naprawach szos, oraz niebezpieczeństwo niestrzeżonych przejazdów kolejowych, Zjazd Klubów Automobilowych wyraża życzenie, aby przy naprawach szos była stosowaną zasada prowadzenia robót na połowie tylko jezdni, względnie, aby w razie niemożności częściowych napraw, zawsze były urządzone wygodne, bezpieczne i dobrze oznaczone objazdy, oraz aby wszystkie przejazdy kolejowe w jednym poziomie jaknajrychlej zaopatrzone zostały w strzeżone barjery.

Jednocześnie Zjazd zwraca uwagę na niecelowość policyjnego legitymowania wszystkich automobilistów na rogatkach, jak to ma miejsce w niektórych miastach.

8) Stwierdzając niesłychany nieporządek na drogach publicznych i ulicach miast oraz powszechne lekceważenie przez korzystających z jezdni głównych zasad i obowiązujących przepisów jazdy, Zjazd Klubów Automobilowych uważa za pilną konieczność jaknajostrzejsze wprowadzenie dyscypliny obowiązującej wszystkie bez różnicy pojazdy, za pomocą takich środków, które nie byłyby, jak to dotąd miało miejsce, zwrócone jedynie przeciwko samochodom.

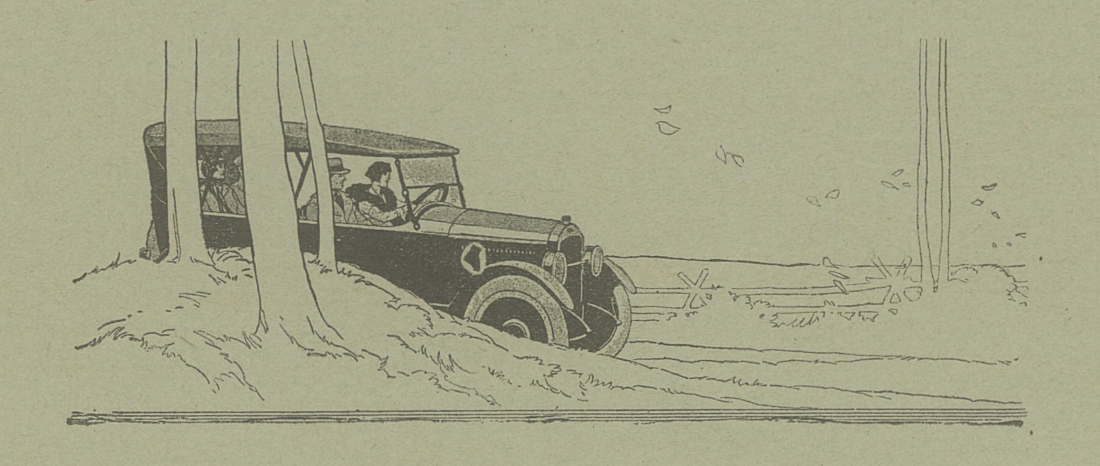
Stwierdzając dobre wyniki, jakie daje praca lotnych kontroli policyjnych, Zjazd jest za powiększeniem ich ilości i rozszerzeniem ich działalności, również i na okręgi oddalone od większych miast.

Po złożeniu podziękowania referentom i po wyczerpaniu porządku dziennego, Przewodniczący zamknął posiedzenie o godz. 18-ej.

(—) *Fr. Sznarbachowski*
Sekretarz Generalny A. P.

Spis licencji sportowych wydanych przez Komisję Sportową A. P. od dn. 12/I do 25/I 1929.

Nr. porz.	Data wpływu podania	Z jakiego klubu wpłynęło podanie	NAZWISKO PETENTA	Nr. lic. dla klerowcy	Nr. lic. dla zawodnika
9	12/I 29	Łódzkiego A. K.	T. A. Rosenblatt—Łódź	323/29	—
10	„	„	Adolf Kebsch—Łódź	324/29	210/29
11	„	„	Alfred Kebsch—Łódź	325/29	209/29
12	„	Automobilklubu Polski	Bohdan Werner—Warszawa	326/29	211/29
13	16/I 29	„ „	St. Ostroróg-Gorzeński—Warszawa	327/29	212/29
14	„	„ „	Stefan hr. Tyszkiewicz—Warszawa	194/29	213/29
15	„	Krakowskiego K. A.	Dr. A. Kwiatkowski—Kraków	329/29	173/29
16	17/I 29	Automobilklubu Polski	Z. Skarbek-Tłuchowski—Warszawa	339/29	214/29
17	„	Krakowskiego K. A.	Wład. Gutowski—maj. Suchodoły	339/29	215/29
18	18/I 29	„ „	Wład. Horodyski—maj. Zaborce	340/29	216/29
19	19/I 29	Automobilklubu Polski	Wojciech Kołaczkowski—Lublin	341/29	275/29
20	21/I 29	Małopolskiego K. A.	Franciszek Hulimka—Lwów	342/29	276/29
21	23/I 29	Krakowskiego K. A.	Tadeusz Koziański—Warszawa	343/29	277/29
22	25/I 29	„ „	Kazimierz Lankosz—Kraków	344/29	278/29





Po 10.000 kilometrów lub rocznej pracy, każda świeca z powodu zużycia nie może już w zupełności sprawnie pracować.

PAMIĘTAJMY WIĘC O TEM I ZAMIEŃMY JĄ W PORĘ

ŻĄDAJ ŚWIEC

„CHAMPION"

DO NABYCIA WSZĘDZIE

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

„MOTOR - STOCK"

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3 TELEFON 259-14



„DUNLOP-FORT"

ZAKŁ. GRAF. E. I Dr K. KOZIAŃSKICH, WARSZAWA